



's-Hertogenbosch

Bestemmingsplan
Orthenpoort 2004



's-Hertogenbosch

Behoort bij besluit van Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant van

Mij bekend,
hoofd bureau RONO

23 JUNI 2005
109742

mr. drs. J.J.Th.L. Geraeds

Bestemmingsplan Orthenpoort 2004

Behoort bij besluit van de Gemeenteraad
van 's-Hertogenbosch van:
Bijlage No:

19 APR. 2005

mij bekend,
de griffier
van 's-Hertogenbosch

april 2005

Inhoud

A. Toelichting	7
1. Inleiding	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Voorgeschiedenis	9
1.3 Opzet van de toelichting	12
2. Beschrijving van het plangebied	15
2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied	15
2.2 Ruimtelijk-functionele structuur	17
2.3 Functionele en visuele relatie met de omgeving	21
2.4 Fysieke belemmeringen	24
2.5 Vigerend bestemmingsplan	26
3. Onderbouwing van het bestemmingsplan	27
3.1 Beleidskader	27
3.2 Verstedelijking Spoorzone	28
3.3 Verkeer en vervoer	31
3.4 Bestaande en nieuwe functies	33
3.5 Programma van eisen	35
4. Planbeschrijving4	37
4.1 Inleiding	37
4.2 Wegenstructuur	37
4.3 Noordwand Vogelstraat	42
4.4 De zone langs de Dieze	43
4.5 Het bestaande woongebied	44
4.6 De omgeving van het Raak-complex	48
4.7 Groenstructuur en openbare ruimte	49
4.8 Civiel-technische aspecten	51

4.9	Straalverbinding	52
5.	Milieu-hygienische aspecten	53
5.1	Inleiding	53
5.2	Geluidhindersituatie	53
5.3	Bestaande bedrijvigheid	56
5.4	Kwaliteit van bodem en grondwater	57
5.5	Watertoets	60
6.	Juridische opzet	61
6.1	Systematiek van de voorschriften	61
6.2	Leeswijzer bij de voorschriften	63
6.3	Bestemmingsregeling	64
7.	Financiële verantwoording	67
8.	Inspraak en vooroverleg	69
8.1	Vooroverleg	69
8.2	Inspraak	78
B.	Voorschriften	v-1
Paragraaf I –	Inleidende voorschriften	v-3
Artikel 1 –	Begripsomschrijvingen ¹	v-3
Artikel 2 –	Wijze van meten	v-9
Paragraaf II –	Bestemmingsvoorschriften	v-11
Artikel 3 –	Wonen -W-	v-11
Artikel 4 –	Bedrijven -B-	v-16
Artikel 5 –	Kantoren/kantoren + wonen -K/-K + W-	v-21
Artikel 6 –	Horeca -H-	v-24
Artikel 7 –	Gemengde doeleinden -GD-	v-25
Artikel 8 –	Maatschappelijke dienstverlening - meter -	v-26
Artikel 9 –	Water -WA-	v-28
Artikel 10 –	Verkeer -Vv-	v-29
Artikel 11 –	Spoorwegen -S-	v-31
Artikel 12 –	Verblijf -Vb-	v-33
Artikel 13 –	Groenvoorziening -G-	v-35
Paragraaf III –	Algemene voorschriften	v-37
Artikel 14 –	Algemene bepaling met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken	v-37
Artikel 15 –	Algemene vrijstellingsbevoegdheid	v-40
Artikel 16 –	Wijzigingsbevoegdheid op grond van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening	v-41
Artikel 17 –	Procedure-voorschriften	v-42
Artikel 18 –	Overgangsbepalingen	v-43

Artikel 19 – Strafbepalingen	v-44
Artikel 20 – Dubbeltelbepaling	v-45
Artikel 21 – Titel	v-46
 Bijlage 1 bij de voorschriften	 v-47
Basiszoneringslijst + toelichting	v-47
Toelichting op Basiszoneringslijst	v-61
 Bijlage 2 bij de voorschriften	 v-63
Wettekst afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht	 v-63

C. Plankaart

Toelichting

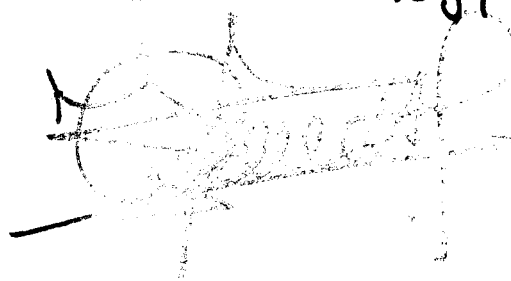
A

Behoort bij besluit van Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant van

23 JUNI 2005

Mij bekend,
het college van RONO

1097112



mr. drs. J. M. L. Gernedis

Inleiding

1

1.1 Aanleiding

In 's-Hertogenbosch is sprake van ingrijpende ontwikkelingen in en rond het stadscentrum. Deze ontwikkelingen betreffen ook het gebied Orthenpoort. In het vigerende bestemmingsplan Orthenpoort uit 1986 waren deze nog niet te voorzien en hiermee is dan ook geen rekening gehouden. Herziening van het plan is noodzakelijk om aan de reeds grotendeels uitgevoerde nieuwe ontwikkelingen tegemoet te kunnen komen. Om deze reden wordt dan ook een nieuw bestemmingsplan Orthenpoort gepresenteerd en komt het vigerende bestemmingsplan te vervallen.

1.2 Voorgeschiedenis

Reeds in 1993 is een aanvang gemaakt met herziening van het bestemmingsplan Orthenpoort. Ter voorbereiding op dit bestemmingsplan is de notitie 'Structuurvisie Orthenpoort/Ertveld-Zuid - een nieuw stuk stad aan de Dieze' verschenen (Bureau ir. Verkuylen b.v., oktober 1991). Daarnaast is ten behoeve van de toekomstige verkeerssituatie de studienota 'Verkeersaspecten structuurschets Orthenpoort' (Bureau Goudappel en Coffeng, oktober 1992) uitgebracht. De ontwikkelingen in de binnenstad zijn onder meer neergelegd in de nota 'Verstedelijking spoorzone 's-Hertogenbosch' (gemeente 's-Hertogenbosch, 1992). Deze nota's hebben een rol gespeeld in de totstandkoming van de ontwikkelingsvisie die ten grondslag ligt aan het voorontwerpbestemmingsplan uit 1993. Voor dit plan is destijds een inspraakprocedure gevolgd en is tevens het vooroverleg als bedoeld artikel 10 van het besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) gevoerd.

Op basis van het voorontwerpbestemmingsplan uit 1993 is het merendeel van de voorgestane ontwikkelingen thans (2003) reeds uitgevoerd. Dit betreft het volgende:

- Het Raak-complex in het noordelijk gedeelte van het plangebied is opgeknapt en de openbare ruimte in de omgeving is heringericht. Onder andere zijn hier parkeerplaatsen gerealiseerd en is de dichtbegroeide groenzone langs het spoor verwijderd.
- Er is een wegverbinding gerealiseerd tussen de Vogelstraat en het noordelijk gedeelte van het gebied (Gruttostraat).
- Het bedrijf Eekels, dat aan de nieuwe verbindingsweg is gevestigd, heeft het bedrijfspand vernieuwd.
- De voormalige spoorloot is gedempt.
- De voormalige Gemeentewerf is verplaatst naar elders. De gronden zijn gesaneerd en de bouw van de brandweerkazerne aan de Vogelstraat en de TPG-vestiging heeft plaats gevonden.
- Aan de Vogelstraat is het politiegebouw gerealiseerd.
- Op de hoek Vogelstraat/Orthenseweg is de voormalige bebouwing gesloopt en een kantoor/wooncomplex gebouwd.
- Ten noorden van de Gamma-vestiging is aan de Vogelstraat een moskee gerealiseerd.

In hoofdstuk 4 wordt verder ingegaan op de (reeds gerealiseerde) ontwikkelingen in het plangebied.

De in 1993 ingezette herziening van het bestemmingsplan is tot op heden nooit afgerond. Aangezien de meeste ruimtelijke ontwikkelingen inmiddels waren gerealiseerd via wettelijke vrijstellingsprocedures, zijn de prioriteiten binnen de bestemmingsplanontwikkeling van de gemeente destijds bij andere plannen gelegd.

In het kader van de actualisatie van bestemmingsplannen zal voor het gebied Orthenpoort nu alsnog tot herziening van het vigerende bestemmingsplan uit 1986 worden overgegaan. De ontwikkelingsvisie uit het voorontwerpbestemmingsplan van 1993 kan nog steeds als uitgangspunt dienen voor het nu voorliggende bestemmingsplan. Aangezien de meeste ontwikkelingen inmiddels via vrijstelling (artikel 19 WRO) zijn gerealiseerd, is het plan echter hoofdzakelijk conserverend van karakter. Daarnaast is in het nieuwe plan rekening gehouden met de resultaten van de inspraak en vooroverleg uit 1993. Deze resultaten zijn als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd (Samenvatting Inspraak en vooroverleg 1993).



1.3 Opzet van de toelichting

Hierna wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van het plangebied, zoals dat kon worden gekarakteriseerd in de periode voorafgaand aan de ontwikkelingen (globaal de situatie in 1993). Daarbij wordt ingegaan op de begrenzing van het plangebied, de ligging van het gebied in de bestaande stadsstructuur en de positie in de functionele structuur en de vigerende plannen.

In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten beschreven die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan, onder meer vanuit het bestaande beleidskader.

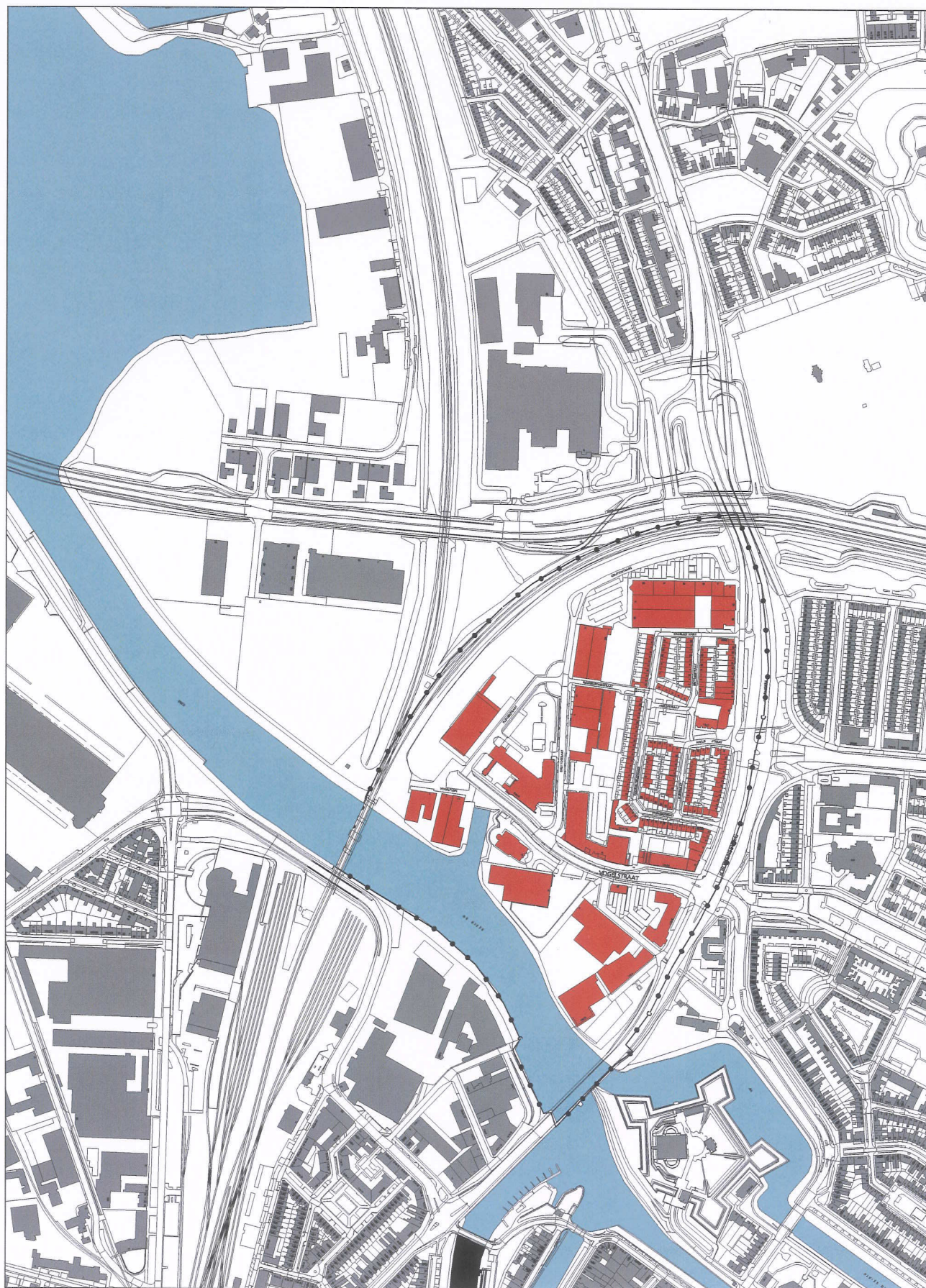
In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van het plan, ruimtelijk en functioneel. Hierbij worden tevens enkele uitgangspunten gegeven voor de stedenbouwkundige en architectonische invulling van het gebied.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de milieu-hygiënische aspecten (geluidhindersituatie, bedrijvigheid, verontreiniging).

Hoofdstuk 6 behandelt de juridische opzet. Hierbij wordt ingegaan op de aangegeven bestemmingsdoeleinden.

Hoofdstuk 7 geeft de financiële verantwoording van het plan.

Hoofdstuk 8 bevat een verslag van het gevoerde vooroverleg en de inspraakreacties. Het vooroverleg heeft plaatsgevonden conform het bepaalde in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Ten behoeve van de inspraak is de Inspraakverordening van de gemeente 's-Hertogenbosch gevolgd.



ligging van het plangebied

Beschrijving van het plangebied

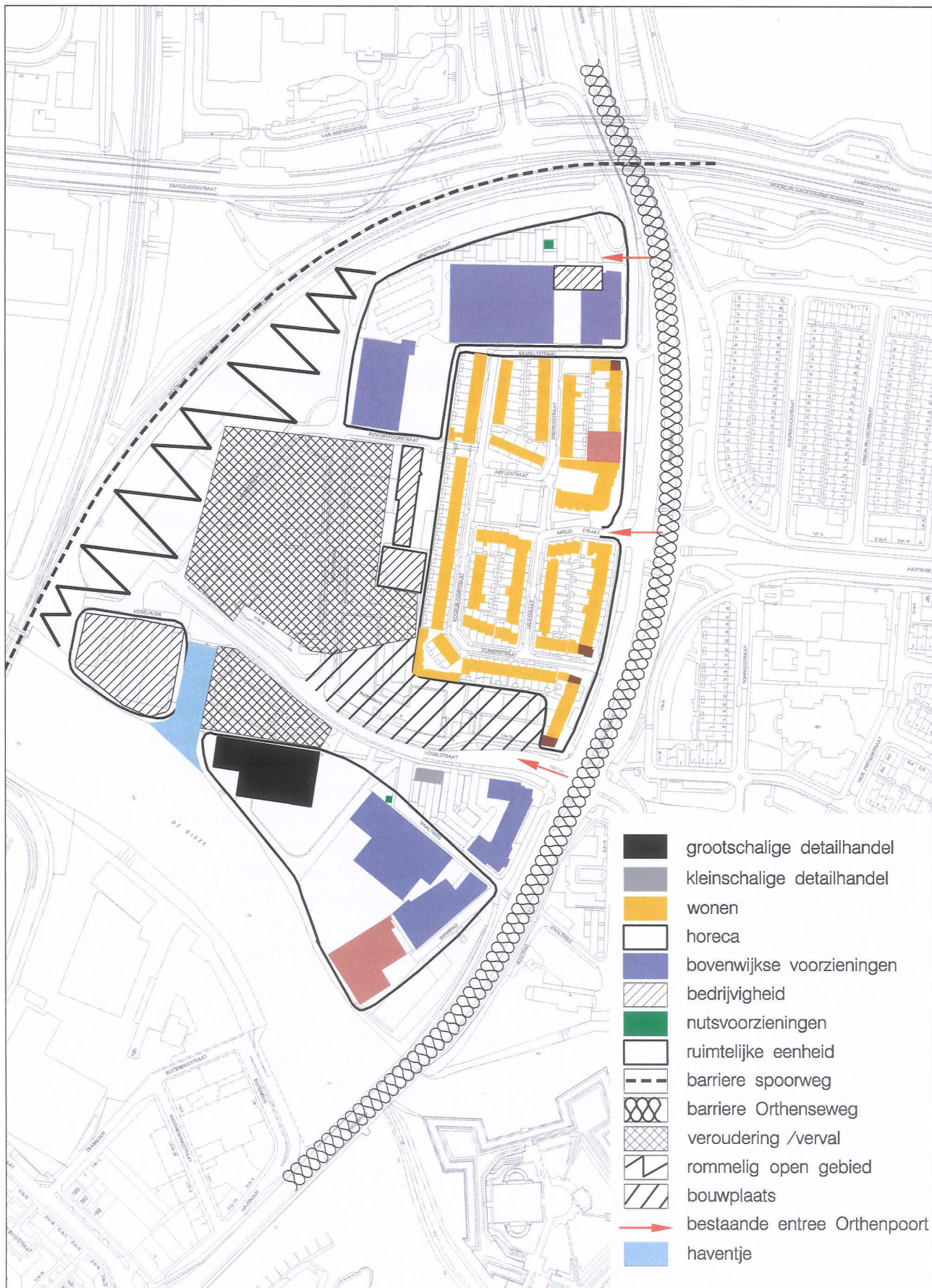
2

2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het bestemmingsplan Orthenpoort heeft betrekking op het gebied dat wordt begrensd door de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Nijmegen, de zuidoever van de rivier de Dieze en de Orthenseweg.

Het gebied is betrekkelijk geïsoleerd gelegen. Spoorlijn, Dieze en Orthenseweg werken als barrières in de stedelijke structuur. Met name het woongebied mist hierdoor samenhang met de woongebieden van de Muntel en de Vliert, aan de overzijde van de Orthenseweg. De geïsoleerde ligging heeft er tevens toe geleid dat in het verleden weinig zorg is besteed aan de ruimtelijke en functionele invulling van het gebied. In het gebied zijn buiten de woonbuurt enkele bedrijven en een aantal (grootschalige) detailhandelsondernemingen gevestigd. Met de realisatie van het politiebureau en de moskee is de herontwikkeling van voorheen onbebouwde terreinen in het plangebied in gang gezet.

Het gebied is bijzonder gunstig gelegen ten opzichte van het stadscentrum en het station. Zowel vanaf de Markt als vanaf het station bedraagt de loopafstand circa 1.200 meter. Sinds enige jaren is de ontwikkeling in gang gezet om het plangebied meer te betrekken bij de 'nieuwe binnenstad' van 's-Hertogenbosch, waardoor het een grotere rol gaat spelen in het stedelijk weefsel. Op de betekenis die het gebied hiermee krijgt in het stadsprofiel wordt nader ingegaan in hoofdstuk 3.



ruimtelijk-functionele structuur (voor herontwikkeling)

2.2 Ruimtelijk-functionele structuur

Hoofdropzet

In de hoofdropzet van het plangebied is naar gebruik en inrichting een aantal deelgebieden te onderscheiden.

Het woongebied aan de oostzijde van het plangebied vormt een goed herkenbare eenheid. Het woongebied heeft een duidelijke interne wegenstructuur en is rechtstreeks aangesloten op de Orthenseweg.

Ten noorden van het woongebied liggen twee forse gebouwen, waaronder een voormalige fabriek (het Raak-complex). Hierin zijn enkele grootschalige detailhandels-ondernemingen gevestigd. Door grotendeels blinde muren aan de zuidzijde en door de ligging van de ontsluitingsroute aan de noordzijde is dit deelgebied voor wat betreft de oriëntatie van het woongebied afgekeerd. De vestigingen zijn bereikbaar via de ventweg langs de Orthenseweg en de nieuwe Gruttostraat.

Het gebied tussen de spoorlijn, het woongebied en de Vogelstraat lag tot enkele jaren geleden voor een groot gedeelte braak. Destijds was hier de Gemeente-werf gevestigd, met opslag in de open lucht. Aan de Vogelstraat en de Gruttostraat is bedrijvigheid gevestigd. Herontwikkeling van dit gebied is in gang gezet, nadat de gronden zijn gesaneerd.

Ten zuiden van de Vogelstraat is in de zone langs de Dieze volumineuze grootschalige detailhandel gevestigd, alsmede een bouwmarkt, detailhandel in meubelen, enige bedrijvigheid, dienstverlenende verhuurbedrijven, een biljartcentrum en een sportcentrum.

Met uitzondering van de bouwmarkt zijn deze ondernemingen gevestigd in oudere bedrijfspanden en voormalige woonbebouwing. Tussen het staalbedrijf en de bouwmarkt ligt een haven-tje.

Aan de Orthenseweg is een aantal jaren geleden het kantoren-complex 'Orthenpoort' gerealiseerd, waarin de Sociale Dienst en het RIAGG zijn gevestigd.

Ontsluitingsstructuur

Het plangebied wordt op twee plaatsen rechtstreeks ontsloten vanaf de Orthenseweg, een belangrijke noord-zuid verbinding in het stedelijk weefsel van 's-Hertogenbosch. Een belangrijke derde toegangsroute is de aansluiting op de Zandzuigerstraat, parallel aan de Orthenseweg, die het plangebied vanaf het noorden ontsluit.



wegenstructuur (voor herontwikkeling)

De ontsluitingsstructuur van het plangebied hangt van oorsprong sterk samen met de te onderscheiden eenheden in het plangebied. De ontsluitingsstructuur ondersteunt de aanwezige deelgebieden: de detailhandelsvestigingen in het noorden, het woongebied en het gebied ten zuiden van de Vogelstraat.

De noordelijke detailhandelsvestigingen zijn bereikbaar via de ventweg langs de Orthenseweg. Vanaf het parkeerterrein is het woongebied bereikbaar via de Gruttostraat/Ridderspoorstraat. Deze route werd in de situatie voor de herontwikkeling nauwelijks gebruikt.

Het woongebied heeft een eigen interne ontsluitingsstructuur. Ter hoogte van de Akeleistraat is een volwaardige aansluiting aanwezig op de Orthenseweg en de Aartshertogenlaan. De aansluitingen Kamillestraat en Silenenstraat zijn secundair. Via de Ridderspoorstraat is het kringloopcentrum (de Kringloop) bereikbaar. De Plevierstraat, die is aangelegd tussen de Vogelstraat en de Gruttostraat, dient ter ontsluiting van het TPG-gebouw en als extra ontsluiting van het brandweerterrein.

De Vogelstraat in het zuiden van het plangebied is doodlopend. Voor de beschrijving van de situatie na de herontwikkeling wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

Woongebied

Het woongebied Orthenpoort bestaat uit 166 woningen. Het woongebied ten noorden van de Ridderspoorstraat/Akeleistraat, met uitzondering van de woningen aan de Orthenseweg, betreft gemeentelijk woningbezit. Het overige deel van het woongebied is in particuliere handen (eigenaar-bewoners en particuliere verhuur). Over het algemeen zijn de woningen matig onderhouden. Voorzieningen ten aanzien van de dagelijkse levensbehoeften zijn beperkt tot de aanwezigheid van een supermarkt (Nettorama), ten noorden van het woongebied. Voor overige voorzieningen als scholen en medische voorzieningen kunnen de bewoners terecht in de Muntel en de Vliert.

Aan de Orthenseweg ligt hotel-/restaurant Metropole, dat een bovenwijkse functie heeft.

Het woongebied bestaat vrijwel uitsluitend uit vrij grote eengezinswoningen in rijen. Het noordelijke deel van het woongebied betreft rijtjeswoningen uit de periode 1950-1960. Het zuidelijke deel heeft een eigen karakteristiek. De woningen in dit gedeelte van de buurt,

waarvan een aantal is opgetrokken in gele baksteen, vormen een aantrekkelijke eenheid. De hoeken met de Orthenseweg worden gemarkeerd door een extra bebouwingslaag en door de aanwezigheid van voorzieningen (onder andere verfwinkel en rijschool). Op de hoek Akeleistraat/Orthenseweg is een wooncomplex gerealiseerd dat vijf bouwlagen telt. Op de onderste bouwlaag bevindt zich aan de Orthenseweg een kantoor.

Alle woningen in de buurt beschikken over een eigen tuin. Gezamenlijk is het buurtparkje aan de Akeleistraat, dat tevens de noordelijke van de zuidelijke woonbuurt scheidt. Hierin staan enkele speeltoestellen. Op de hoek Kamillestraat/Ereprijsstraat is een gat gevallen door het verdwijnen van twee woningen (voormalig buurthuis). De open ruimte die hiermee is ontstaan heeft nauwelijks verblijfskwaliteit.

Aan het parkje en in de woonstraten wordt geparkeerd. Een aantal bewoners heeft de beschikking over een garagebox (hoek Silenenstraat/Kogelbloemstraat). Een aantal woningen aan de Silenenstraat beschikt over een garage, die wordt ontsloten via de achterzijde.

Hoewel het woonklimaat in de buurt uit oogpunt van de nabijheid van bedrijvigheid, de betrekkelijk geïsoleerde ligging en het grotendeels ontbreken van voorzieningen niet optimaal is, voldoen de woningen aan een behoefte. Positief is de prijsstelling van de woningen en de nabijheid van stadscentrum en station.

Bedrijvigheid en voorzieningen

In het noordelijk deel van het plangebied liggen het voormalig Raak-complex en het gebouw van de Nettorama. In het Raak-complex zijn diverse ondernemingen gehuisvest: Giraffe, Kwantum-hallen, BCC, Bristol, Lamp Idee, Halfords en Micro Electro (tot voor kort Kwik-Fit). Zie verdere detaillering hierna onder hoofdstuk 4.6. Het complex wordt ruimtelijk gescheiden van het woongebied, onder meer door een stenen muur (circa 2,5 meter hoog). In de situatie voor herontwikkeling was de parkeervoorziening bij het complex en de bereikbaarheid ervan niet optimaal.

In het middengedeelte van het plangebied waren in de situatie voor de herontwikkeling de Gemeentewerf, de Kringloop en Eekels (marktkramenverhuur) gevestigd. De gebouwen van de Kringloop zijn verouderd. De Gemeentewerf is inmiddels verplaatst naar elders. De (ver)nieuwbouw van het bedrijf Eekels heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de vergroting van de aantrekkelijkheid van het gebied. Door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg vanaf de Vogelstraat is bovendien de bereikbaarheid sterk verbeterd.

Het gebied ten zuiden van de Vogelstraat wordt gekenmerkt door een gebrek aan samenhang. In de uiterste zuid-west hoek ligt een tweetal verouderde bedrijfsgebouwen: een bedrijfsverzamelgebouw en het gebouw van de inmiddels naar elders vertrokken Beekmans Roestvrij Staal. Een specifiek element in dit gebied is het haventje, waarmee de ontwikkeling van het gebied aan het eind van de vorige eeuw is gestart. Het haventje heeft een functie voor het ter plekke gelegen bedrijf en voor de gemeentelijke Beplantingsdienst, ten behoeve van onderhoudswerkzaamheden.



Vogelplein

In de jaren '80 is in dit deelgebied de Gamma bouwmarkt gevestigd. Aan de Vaaltweg ligt een bedrijfshal, waarin tot voor kort houthandel Jongeneel was gevestigd. Ten zuiden van die houthal ligt een terrein braak, waarvoor op korte termijn nog geen specifieke bestemming is voorzien.

Aan de Vogelstraat is een pand bewaard gebleven, dat in gebruik was bij Vliegerhuis Aquiloni en huisvesting biedt aan een aantal kamerbewoners. Aan de Orthenseweg staat het kantorencomplex Orthenpoort, waarin de Sociale Dienst en het RIAGG zijn gevestigd. Aan het Werfpad zijn verschillende soorten bedrijven gevestigd: Bedden Dump, een videotheek Maaspoort, Leen Bakker, Aktie slapen, Snooker/biljartcentrum De Dieze, Sport en Bewegingscentrum Olympia en Bo-rent verhuur.

Openbare ruimte en groen

Het meest westelijke gedeelte van het plangebied was tot voor de herontwikkeling te beschouwen als een restgebied met een lage verblijfskwaliteit. Inmiddels is de spoorloot gedempt en de zone langs de spoorbaan heringericht. De zone heeft hiermee een kwalitatieve verbetering ondergaan. Het overige gedeelte van het terrein is en zal ter afronding worden bebouwd in het kader van de herinrichting volgens dit bestemmingsplan.

Het woongebied heeft zoals eerder gezegd de beschikking over een buurtpark met een aantal grote bomen, gegroepeerd rond een grasveld en een aantal speeltoestellen.

De Orthenseweg wordt begeleid door bomen op grotere afstanden van elkaar en een middenberm van gras. Tussen het Werfpad en de Orthenseweg is de beplanting dichter. De Orthenseweg stijgt hier om de Dieze te kruisen. De hiermee ontstane dijk is beplant met bomen en struiken.

2.3 Functionele en visuele relatie met de omgeving

In de relatie met de omgeving speelt de aard van de begrenzing van het plangebied een dominante rol. De relatie met het gebied aan de overzijde van de spoorlijn is geheel anders van karakter dan de relatie met het gebied aan de overzijde van de Orthenseweg of het gebied aan de overzijde van de Dieze.

Relatie met de overzijde van de spoorlijn

Een functionele en visuele relatie tussen het plangebied en het gebied aan de overzijde van de spoorlijn ontbreekt. De spoorlijn heeft een sterke barrièrewerking. Aan de noordzijde van het plangebied wordt de barrièrewerking nog eens versterkt door de bundeling van spoor en Zandzuigerstraat. In het zuiden gaat de spoorlijn iets omhoog, om via een brug de Dieze te kruisen. De Vogelstraat loopt dood op de spoordijk die hiermee is ontstaan. In functionele zin heeft het gebied aan de overzijde van de spoorlijn

overigens ook nauwelijks iets te bieden. Het gaat om grotendeels onbebouwd en ontoegankelijk terrein.

Voorafgaand aan de herontwikkeling was de presentatie van het plangebied naar de spoorlijn (treinreizigers) slecht te noemen. Vanuit de trein werd zicht geboden op rommelige, braakliggende terreinen, achterkanten en verouderde bedrijfsbebouwing. Met de herontwikkeling van het plangebied wordt de presentatie naar het spoor sterk verbeterd.

Orthenseweg



Relatie met de overzijde van de Orthenseweg

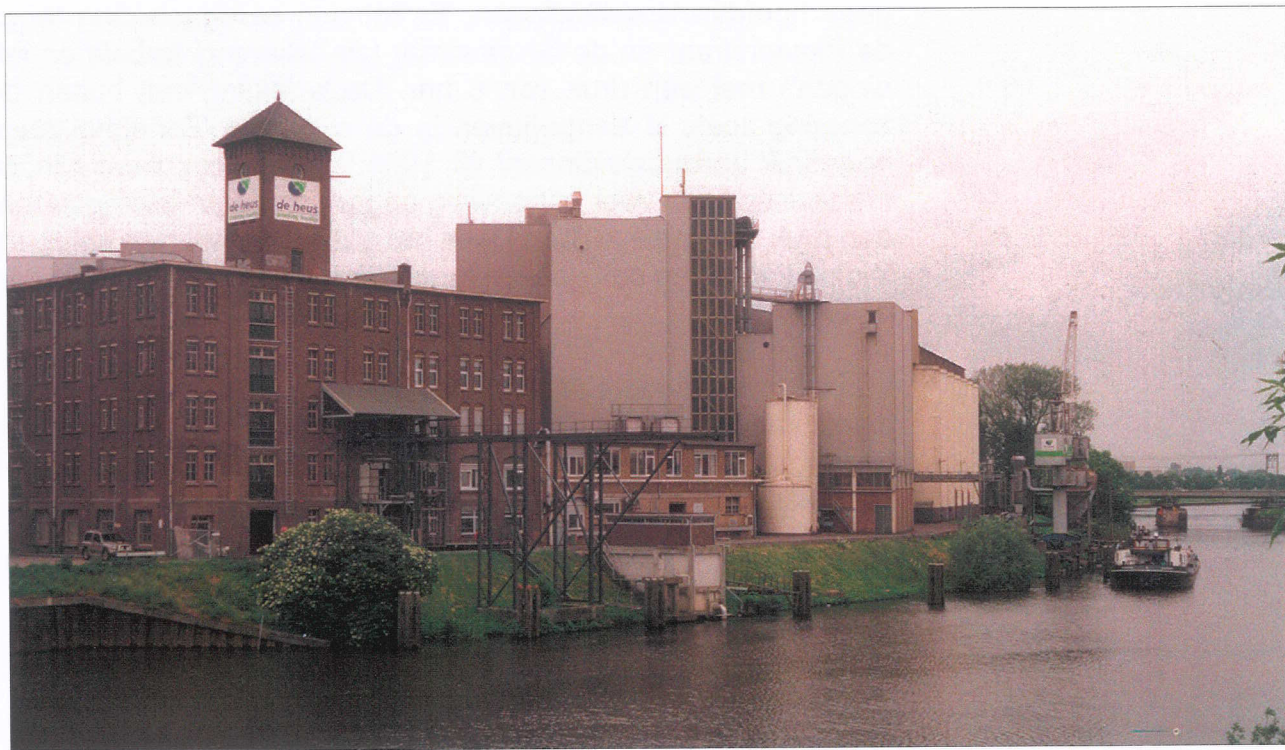
De Orthenseweg is van oudsher een belangrijke noord-zuidverbinding in de stad. De aanliggende bebouwing in het plangebied is dan ook naar deze weg gekeerd.

In functionele zin is de relatie met de wijken de Muntel en de Vliert aan de overzijde van de Orthenseweg van groot belang (onder meer voor winkel- en onderwijsvoorzieningen). Hierbij functioneert de Orthenseweg als barrière, ondanks oversteekvoorzieningen ter hoogte van de Akeleistraat en de Vogelstraat voor alle verkeerssoorten. Voetgangers en fietsers kunnen daarnaast gebruik maken van het (overigens weinig aantrekkelijke) tunneltje bij de Vaaltweg.

De presentatie van het plangebied naar de Orthenseweg is goed. De hoeken van de woonstraten worden gemarkeerd door hogere gebouwen waarin voorzieningen zijn gevestigd, het Raak-complex en het kantorencomplex Orthenpoort. Metropole en het nieuwe complex op de hoek van de Akeleistraat zijn eveneens herkenbare elementen. Het beeld is thans gecompleteerd door nieuwbouw op de hoek Vogelstraat/Orthenseweg.

Het gebiedsdeel ten zuiden van de Vaaltweg neemt een aparte positie in de visuele beleving in. De bebouwing wijkt hier met het Werfpad terug van de Orthenseweg. De Orthenseweg begint ter hoogte van kantorencomplex Orthenpoort te stijgen, om de Dieze te kruisen. Hierdoor en door de aanwezige beplanting wordt de bebouwing aan de Vaaltweg grotendeels aan het zicht onttrokken. Alleen voor voetgangers en fietsers zijn de aanwezige voorzieningen tussen de beplanting door te zien. Vanaf de Diezebrug is het zicht op de voorzieningen wel goed, maar alleen voor voetgangers. Fietsers en automobilisten oriënteren zich

vanaf de brug op het gebied ten zuiden van de Dieze; fietsers en automobilisten in noordelijke richting kunnen het plangebied niet inkijken. Voor hen is het kantorencomplex Orthenpoort het eerste herkenningspunt.



De Heus Brokking Koudijs

Relatie met de overzijde van de Dieze

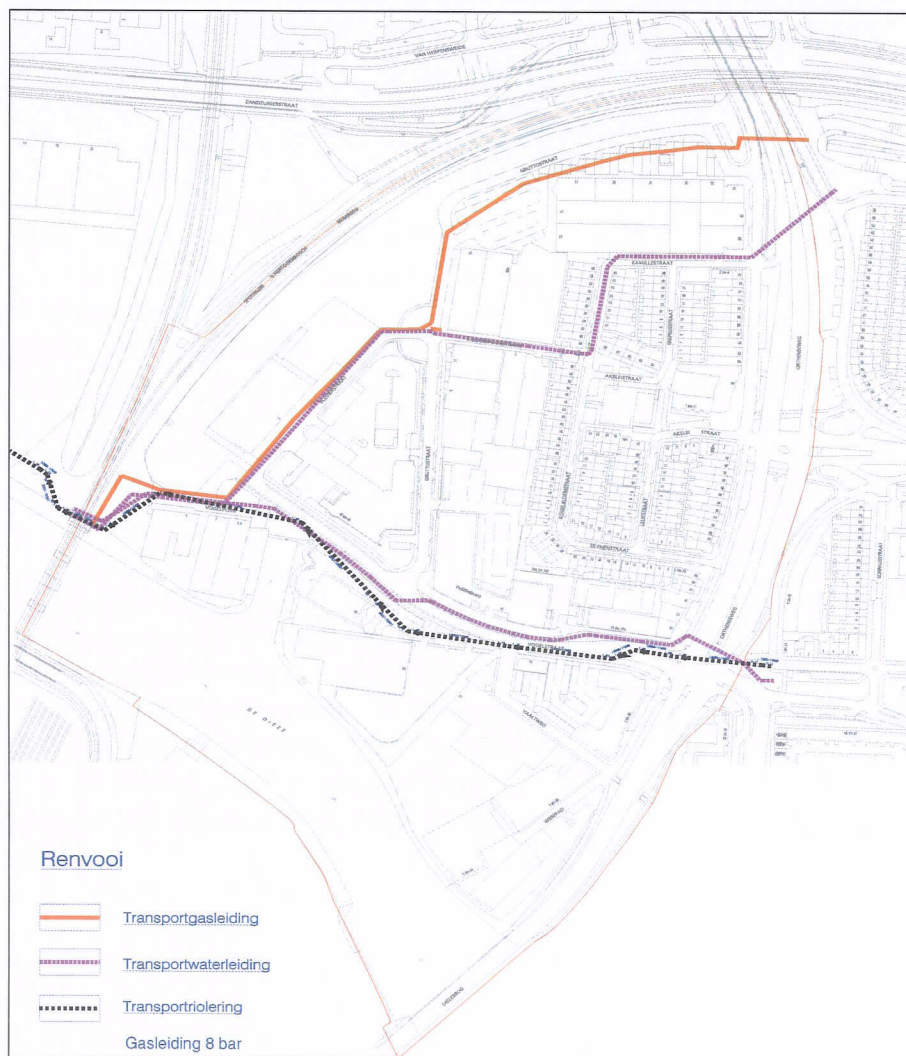
De Dieze vormt een barrière aan de zuidzijde van het plangebied. De Dieze benadrukt de scheiding tussen de oudste stadsdelen van 's-Hertogenbosch en de eerste uitbreidingsgebieden. Vanuit het plangebied is er geen zicht op het gebied ten oosten van de Diezebrug (Citadel, centrumgebied). Aan de overzijde van de Dieze wordt het beeld gedomineerd door de veevoederfabriek van De Heus Brokking Koudijs, met zijn industriële omgeving. Verder in westelijke richting zijn de Brabanthallen en enkele achterliggende bedrijven zichtbaar.

Het gedeelte van het plangebied dat naar de Dieze is gericht herinnert aan het oorspronkelijke industriële karakter van Orthenpoort (oudere bedrijfsgebouwen, rommelige opzet). Deze presentatie is weinig opvallend en nauwelijks aantrekkelijk. Zichtbaar is het gebied aan deze zijde alleen vanaf het water, vanaf de overzijde van de rivier en vanaf de Diezebrug.

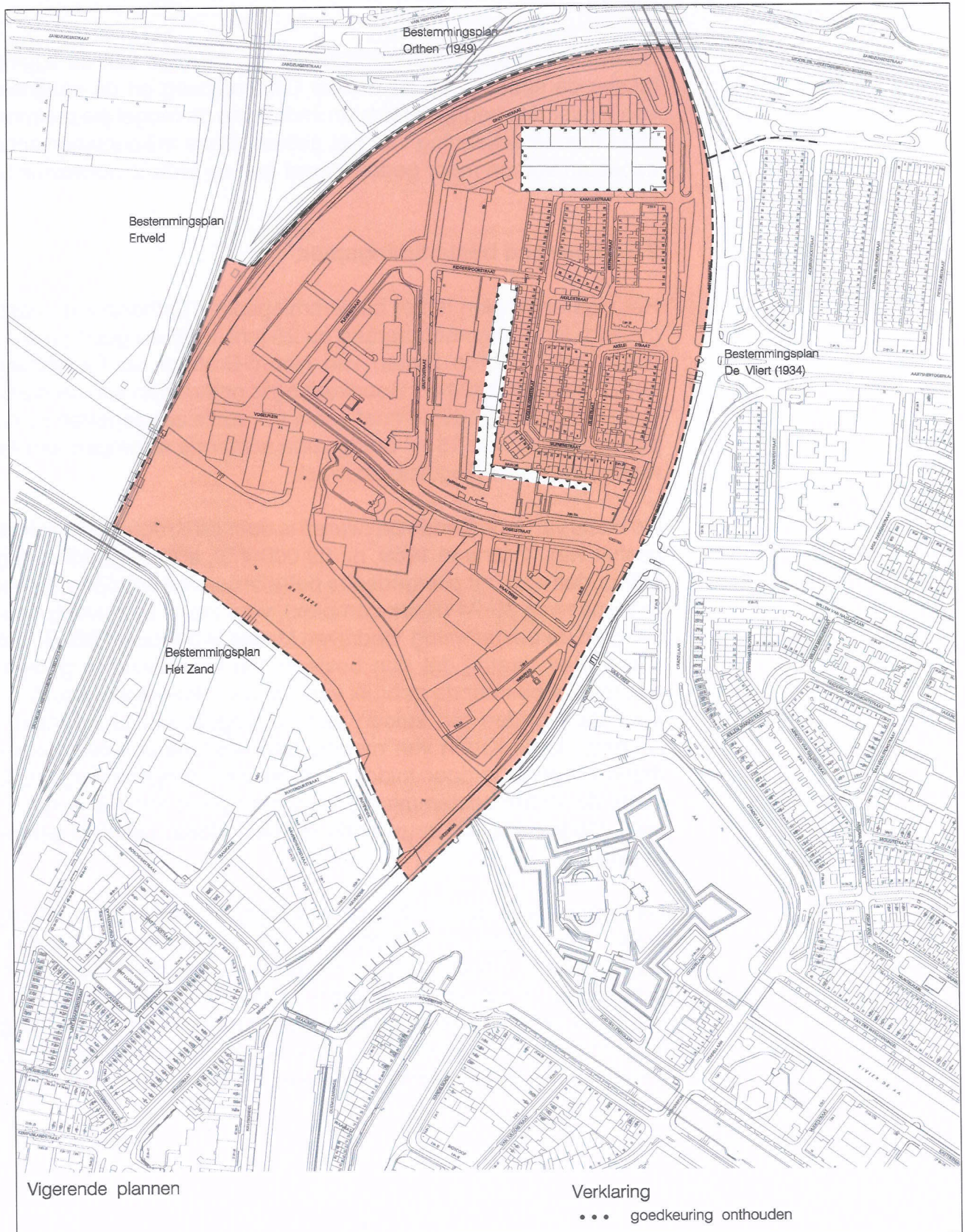
2.4 Fysieke belemmeringen

Ook aandacht verdienen de ondergrondse infrastructuur en de bodemgesteldheid in het plangebied. In het plangebied liggen geen hoofdtransportleidingen. Er ligt een aardgasleiding langs de Plevierstraat en de Gruttostraat (zie tekening 'kabels en leidingen') met een druk van 8 bar. Deze leiding valt buiten de zonering zoals is aangegeven in de circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgasleidingen' uit 1984. In deze circulaire zijn de afstandsnormen voor bebouwing opgenomen van leidingen met een druk boven de 20 bar. De in het gebied aanwezige aardgasleiding vormt dan ook geen belemmering voor de nieuwbouw van de GGD.

Voor de bodemgesteldheid is het vroegere gebruik als vuilstortplaats van belang. Globaal de zuidelijke helft van het plangebied heeft tot 1934 gediend als gemeentelijke vuilstortplaats (huisvuil en geconcentreerde beerputten).



kabels en leidingen



Bestemmingsplan Orthenpoort 1986

De ondergrondse infrastructuur en de bodemgesteldheid spelen een rol in de verkavelingsmogelijkheden en het gebruik van het gebied.

Daarnaast is de geluidhindersituatie ten gevolge van de ligging tussen de spoorlijn en de drukke Orthenseweg en de nabijheid van industriële bedrijvigheid van invloed op de mogelijke toekomstige functietoekenning van het gebied. Deze milieuhygiënische aspecten komen meer gedetailleerd aan de orde in hoofdstuk 5.

2.5 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende plan is het bestemmingsplan 'Orthenpoort', vastgesteld door de gemeenteraad op 26 juni 1986 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op 19 februari 1987, onder nr. 149441. Goedkeuring is onthouden aan de maximaal toelaatbare hoogtemaat van 4 m¹, zoals aangegeven op de plankaart voor een 15 m¹ brede zone achter de woningen aan de westzijde van de Kogelbloemstraat.

Op basis van ingediende bezwaren is door de Kroon bij Koninklijk besluit van 12 januari 1989, nr. 89.000 472, alsnog goedkeuring onthouden aan het plangedeelte betreffende het bedrijfscomplex Orthenseweg 80-94 (Raak-complex), voor zover betrekking hebbend op de bestemming 'Bedrijven klasse B bebouwd BB-B'. De Kroon stelt daarbij dat een bestemming moet worden gelegd, waarbij het bestaande gebruik van het complex uitgangspunt is. Voor de gronden ten zuiden van de Vogelstraat (Jongeneel - Gamma) is de Kroon van mening dat realisatie van een bouwmarkt mogelijk is door middel van de vrijstellingsbevoegdheid, zoals die in het bestemmingsplan Orthenpoort 1986 is opgenomen. De betreffende bouwmarkt is enkele jaren geleden gerealiseerd.

Na de goedkeuring van het bestemmingsplan Orthenpoort (1986) bleek het gebied, in samenhang met nieuwe ontwikkelingen elders in de binnenstad, bij uitstek geschikt voor de vestiging van het nieuwe hoofdbureau van politie. Hierin was met het bestemmingsplan echter niet voorzien. Vooruitlopend op de herziening van het bestemmingsplan is voor de vestiging van politiebureau, moskee en het kantoor/wooncomplex een artikel 19 WRO procedure gevolgd.

Onderbouwing van het bestemmingsplan

3

3.1 Beleidskader

De achtergrond voor het voorliggende bestemmingsplan Orthenpoort vormt het gemeentelijk beleid, waarin ook de ontwikkeling van Orthenpoort een cruciale rol speelt. Dit wordt treffend weergegeven in de nota 'Verstedelijking Spoorzone 's-Hertogenbosch'¹:

"'s-Hertogenbosch, Ontmoetingsstad bij uitstek, zit vol ambities. Strategisch gelegen binnen de zuidflank van de stedenring Centraal Nederland heeft de stad zich ontwikkeld tot handels- en dienstencentrum voor een wijde regio. Als provinciehoofdstad is zij aantrekkelijk voor kantoren van holdings en maatschappelijke en zakelijke diensten met specialismen voor de bovenregionale markt. 's-Hertogenbosch, en in het bijzonder de zeer drukke en steeds meer activiteiten aantrekkende binnenstad, zoekt in een versneld tempo ruimte om dit natuurlijke groeiproces in goede banen te leiden en tegelijkertijd te stimuleren. Met het station als 'motor' vindt in een uitgestrekte zone grootschalige stedelijke vernieuwing plaats. Die moet leiden tot functionele herschikking en versterking, herstructurering en mobiliteitsbeperking. De aan te leggen infrastructuur en de stedenbouwkundige samenhang zijn de verbindende elementen."

's-Hertogenbosch wenst haar specifieke positie op bovenregionaal, regionaal en stadsregionaal niveau verder te versterken. Hiertoe wordt een integraal beleid voorgestaan, dat onder meer de beleidsvelden ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, economie en cultuur omvat.

1 Verstedelijking spoorzone 's-Hertogenbosch, Gemeente 's-Hertogenbosch, Sector Ruimtelijke Planning, Afdeling Ruimtelijke Plannen, 1992.

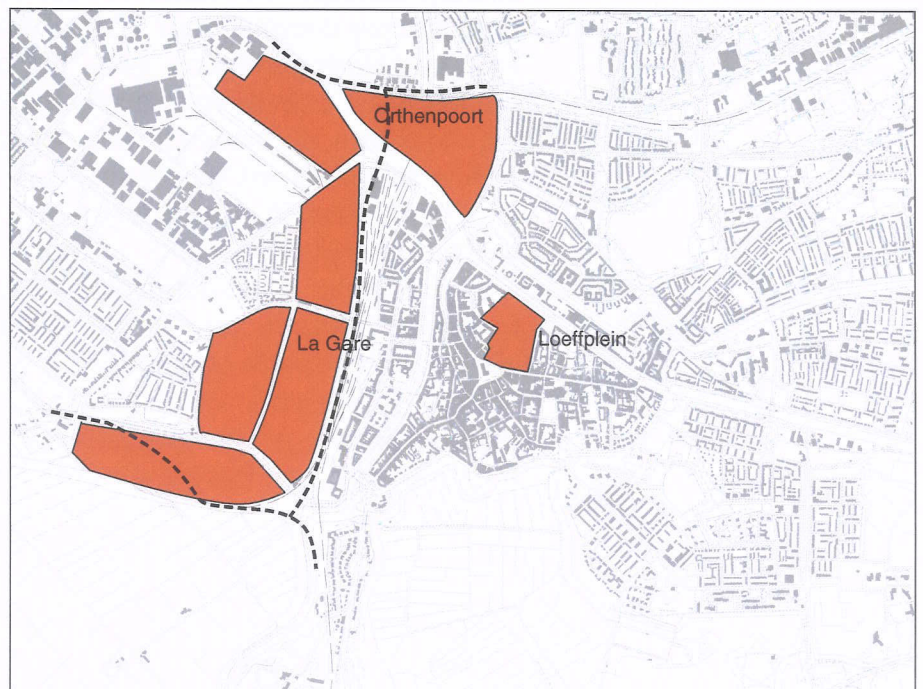
Orthenpoort, direct grenzend aan de bestaande binnenstad, speelt in de voorgestane ontwikkelingen een specifieke rol. Orthenpoort zal in de toekomst deel uitmaken van de 'nieuwe binnenstad' van 's-Hertogenbosch. Met name de beleidsvoornemens aangaande de verstedelijking van de spoorzone en het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer hebben ruimtelijke en functionele consequenties voor Orthenpoort. Beide beleidsterreinen komen in de navolgende paragrafen aan de orde. Hiermee wordt het kader gegeven waarbinnen de ontwikkelingen in Orthenpoort tot stand zijn gekomen.

Voor zover relevant wordt in paragraaf 3.4 ingegaan op het beleid dat ten grondslag heeft gelegen aan het vigerende bestemmingsplan Orthenpoort (1986). Dit betreft met name de bestaande woningen en de bestaande vestigingen van bedrijven en detailhandelsondernemingen.

3.2 Verstedelijking Spoorzone

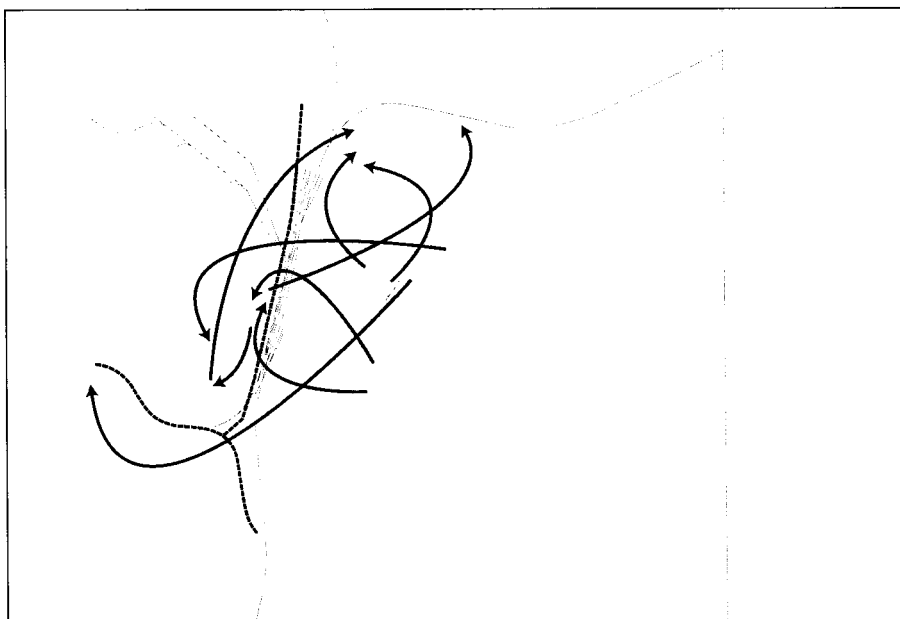
Het project Spoorzone is één van de belangrijkste speerpunten in het beleid en wordt dan ook gezien als de slagader van het stadsprofiel. De Spoorzone bestaat uit een kerngebied en een uitstralingsgebied. Het kerngebied betreft het project 'La Gare' aan de westzijde van het spoor, ter hoogte van het station, en de ontwikkeling van een integraal vervoersknooppunt aan de oostzijde.

Orthenpoort wordt gerekend tot het uitstralingsgebied. De ontwikkelingen in Orthenpoort zijn direct verbonden met de ontwikkelingen rond het Burgemeester Loeffplein. Ten behoeve van het versterken van het kernwinkelapparaat in de binnenstad (uitbrei-



verstedelijking Spoorzone

verplaatsingen



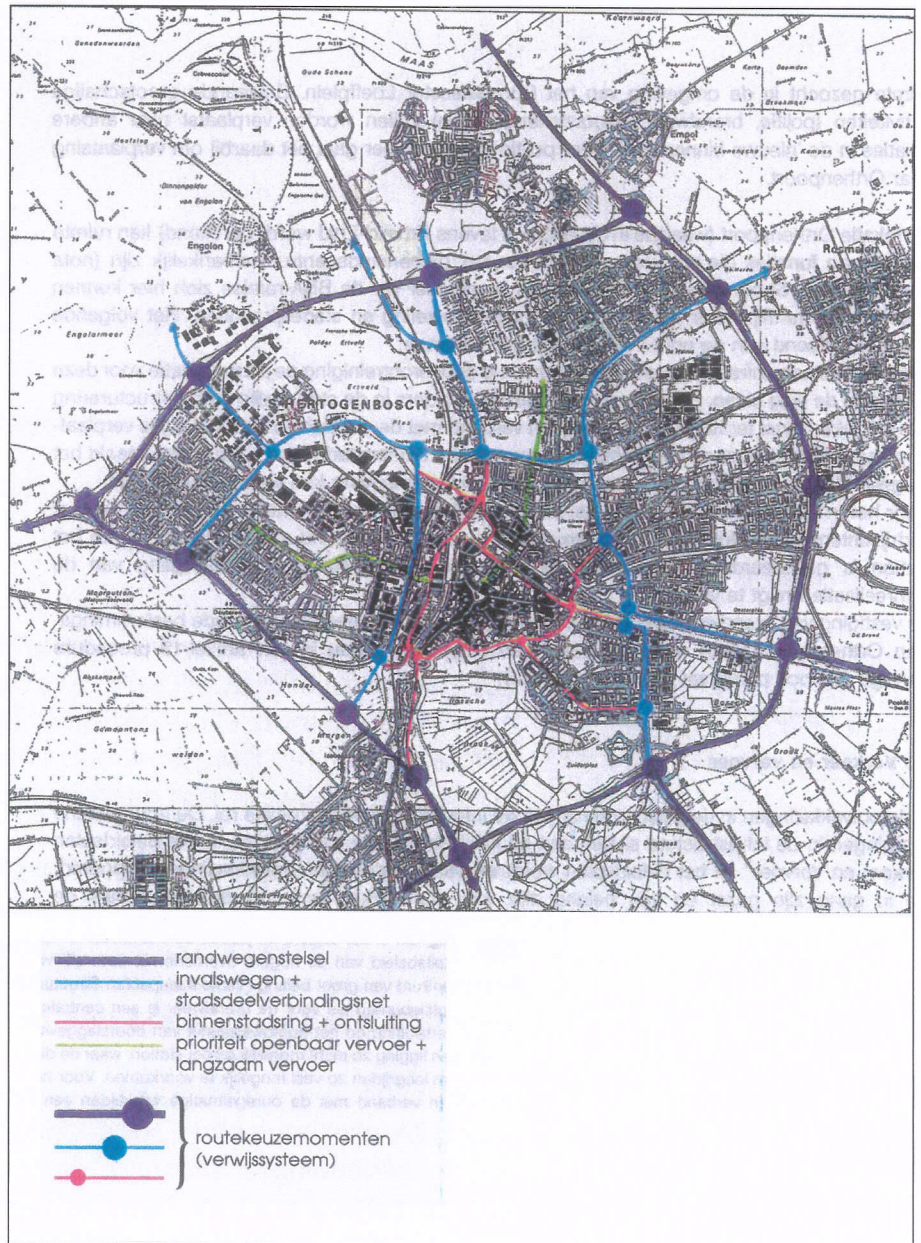
ding) en woningbouw wordt ruimte gezocht in de omgeving van het Burgemeester Loeffplein. Grootschalige activiteiten (politie, brandweer, Grootziekgasthuis) zijn reeds of zullen worden verplaatst van het Burgemeester Loeffplein naar andere locaties. Politie en brandweer zijn daarbij verplaatst naar Orthenpoort.

De locatie Orthenpoort/Ertveld-Zuid kan ruimte bieden aan functies die van de nabijheid van het binnenstadscentrum afhankelijk zijn (nota Verstedelijking Spoorzone). In Orthenpoort is er op termijn plaats voor kantoorontwikkeling en stedelijk wonen. Het volgende citaat is ontleend aan de nota Verstedelijking Spoorzone:

“Hoewel kostbare infrastructurele problemen en grondverontreiniging de planrealisatie voor deze locatie² in de weg staan, is het door ontwikkelingen elders in de stad nodig de herstructurering van dit gebied snel ter hand te nemen. De in verband met de paraatheid noodzakelijke verplaatsing van de brandweer en het politiebureau vanuit de binnenstad naar Orthenpoort, maakt het mogelijk dat de herstructurering van het Loeffplein en omgeving kan worden aangepakt.”

TPG heeft met een distributiecentrum een plaats in het plangebied gekregen. Voor de bouw van het politiebureau is een artikel-19 procedure gevolgd. De vestiging van de brandweer was in beginsel mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan Orthenpoort (1986). Op het brandweerterein is inmiddels ook het Gemeenschappelijk Meldcentrum, ten behoeve van de verschillende hulpdiensten, via vrijstelling van het bestemmingsplan gerealiseerd. Ten noorden van het brandweerterein is momenteel de nieuwbouw voor het ambulancevervoer van de GGD in aanbouw (ook na een artikel 19-procedure). Er kan dan ook worden gesproken

² Gedoeld wordt op de locatie Orthenpoort/Ertveld-Zuid.



hoofdinfrastructuur gemotoriseerd verkeer

van een soort 'veiligheidsplein' in Orthenpoort. Tot slot biedt het terrein van de brandweer nog de mogelijkheid tot vestiging van de regionale brandweer.

3.3 Verkeer en vervoer

Verkeersstructuur, -ontsluiting en -capaciteit

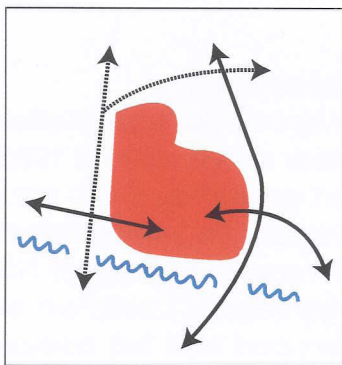
In de ontwikkelingen in de Spoorzone speelt de infrastructuur een cruciale rol. In het Beleidsplan Verkeer en Vervoer uit 1992³ zijn een aantal stedelijke ontwikkelingen genoemd, die in gang zijn gezet en van belang zijn voor het verkeer en vervoerbeleid, zoals de ontwikkeling van een integraal vervoersknooppunt NS-station en de ontwikkeling van het Burgemeester Loeffplein als woon-, werk-, winkellocatie. Voor Orthenpoort sluit het beleidsplan aan bij de vestiging van onder andere politie en brandweer. Uitgaande van het mobiliteitsbeleid van de hogere overheden is voor elk van deze functies vestiging nabij het stadscentrum van groot belang (Verkeersaspecten Structuurschets Orthenpoort)⁴. Zowel voor het politiebureau en de brandweer als voor de vestiging van de TPG is een centrale ligging gunstig. Voor deze diensten is de directe aansluiting op het hoofdwegennet van doorslaggevend belang. Ook voor het personeel van deze diensten is in verband met de onregelmatige werktijden een centrale ligging gewenst.

In het Beleidsplan Verkeer en Vervoer uit 1992 is in de visie op de hoofdinfrastructuur de gewenste ontsluitingsstructuur voor Orthenpoort opgenomen. In dit plan wordt de hoofdinfrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer opgebouwd uit een systeem van ringwegen en radialen. Voor de bereikbaarheid van de binnenstad wordt gekozen voor een benadering via de drie hoekpunten, waarvan de Orthenseweg/Citadellaan er één is. Om de binnenstad heen wordt de binnenstadsring gevormd. Deze wordt aangesloten op de radialen en het stadsdeelverbindingsnet. Voorgestaan wordt het stadsdeelverbindingsnet te completeren door de Parallelweg in noordelijke richting aan te sluiten op de Zandzuigerstraat. Gelijktijdig zou de Vogelstraat onder de spoorlijn doorgetrokken worden en zou deze kunnen worden aangesloten op de 'verlengde' Parallelweg⁵ (en dus op het stadsdeelverbindingsnet).

3 Beleidsplan Verkeer en Vervoer, gemeente 's-Hertogenbosch, Sector Ruimtelijke Planning, Afdeling Ruimtelijke Plannen, Bureau Openbare Ruimte, Verkeer en Milieu, november 1991; vastgesteld door de gemeenteraad in februari 1992.

4 Verkeersaspecten structuurschets Orthenpoort, gemeente 's-Hertogenbosch, Bureau Goudappel Coffeng bv, 2 oktober 1991.

5 Voor de ontsluiting van Orthenpoort zijn verschillende varianten onderzocht in de studienota Verkeersaspecten structuurschets Orthenpoort. De genoemde oplossing komt in deze nota naar voren als het alternatief dat het beste aansluit bij de in het BVV (1992) genoemde parkeerring, een passende ontsluiting voor het gebied Orthenpoort en een zo optimaal mogelijk functionerende hoofdwegenstructuur.



gewenste ontsluitingsstructuur Orthenpoort

Beide ingrepen zouden een rol kunnen spelen in het oplossen van de capaciteitsproblemen aan de westzijde van de binnenstad (waaronder hoek Orthenseweg/Citadellaan/Aartshertogenlaan). Daarnaast was ontsluiting via de 'verlengde' Parallelweg aan de westzijde ook van belang in verband met de ontwikkeling van Orthenpoort zelf. Met name gezien de nieuwe functies (brandweer, politie, TPG en ambulancemeldpunt).

In de jaren '90 is als onderdeel van de herontwikkeling van het gebied Orthenpoort het tracé van de Vogelstraat gewijzigd en verbreed, daarbij rekening houdend met het voornemen tot doortrekking van de Vogelstraat over te gaan.

In 2000 is het gemeentelijk verkeersbeleid geactualiseerd, middels vaststelling van het 'Beleidsplan Verkeer en Vervoer, 's-Hertogenbosch Bereikbaar'⁶. In dit plan is het streven om de Parallelweg op de Zandzuigerstraat aan te sluiten, onveranderd gebleven. Er wordt getracht dit op korte termijn te realiseren. Voor wat betreft de doortrekking van de Vogelstraat naar de 'Verlengde Parallelweg' zijn de inzichten enigszins gewijzigd, waardoor wordt voorgestaan deze verbinding niet op korte termijn te realiseren. Uit latere modelstudies blijkt dat de winst voor het verkeer, het doen afnemen van de verkeersintensiteit op de Orthenseweg, beperkt blijft.

Daarnaast speelt het uitstel van de plannen van NS (Rail 21) om ter plekke het spoor te verbreden, een belangrijke rol. Uit kostenoverwegingen is getracht de doortrekking van de Vogelstraat te combineren met de plannen Rail 21. Nu de plannen van NS voorlopig geen doorgang vinden, komt de financiële haalbaarheid van een tunnel onder het spoor in het geding.

Aangezien doortrekking van de Vogelstraat niet definitief van de baan is en het tracé van de Vogelstraat reeds is gewijzigd, rekening houdend met deze doortrekking, wordt in dit bestemmingsplan de mogelijkheid tot doortrekking voor de toekomst open gehouden.

Parkeerbeleid

De meeste ontwikkelingen in Orthenpoort zijn reeds gerealiseerd, daarbij rekening houdend met de destijds geldende parkeernormen. Op basis van het nu voorliggende bestemmingsplan zijn nog slechts twee nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Dit betreffen de bouw van een ambulance-meldpunt op de hoek van de Plevierstraat en de Gruttostraat en de mogelijkheid tot vestiging van een maatschappelijke functie op de hoek van de Kamillestraat en de Erepijnsstraat.

⁶ Op 30 juni 2000 heeft de gemeenteraad de beleidsnota Verkeer en Vervoer, 's-Hertogenbosch Bereikbaar' vastgesteld.

Bij de ontwikkeling van het ambulance-meldpunt zal, vanwege de specifieke functie en aard van deze bedrijvigheid, maatwerk worden geleverd voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Voor een maatschappelijke functie bedraagt deze norm 2,7 parkeerplaatsen per 100m bvo.

Bij nieuwe ontwikkelingen zal getoetst worden aan de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in de 'Nota Parkeernormen', die op 9 december 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Verder is in het 'Beleidsplan Verkeer en Vervoer, 's-Hertogenbosch Bereikbaar' uit 2000 en in de hierboven genoemde 'Nota Parkeernormen', opgenomen dat wordt ingezet op het maximaal streven naar parkeermogelijkheden op eigen terrein. In de planvoorschriften is een bepaling hiertoe opgenomen.

3.4 Bestaande en nieuwe functies

De ontwikkelingen die recent hebben plaatsgevonden en die als afronding van het bestemmingsplan nog plaats zullen vinden in Orthenpoort betrekken het gebied bij de 'nieuwe binnenstad' van 's-Hertogenbosch. Naast de eerder genoemde functies biedt het gebied ruimte aan woningen en kantoren. Het handhaven van de bestaande woningen in Orthenpoort past in dit ontwikkelingsperspectief. Daarnaast heeft op termijn met name de zone langs de Dieze hoge potenties op dit punt. Afhankelijk van de ontwikkelingskansen op dit punt in relatie tot de thans ter plaatse gevestigde belangen, zal het onderhavige bestemmingsplan zo mogelijk binnen redelijke termijn worden aangepast.

De afgelopen jaren zijn verschillende nieuwe functies in het plangebied gerealiseerd. Dit betreffen onder andere een kantoorgebouw, een moskee, politiebureau en brandweerkazerne. Het kantoorgebouw in combinatie met woningen is gerealiseerd op de hoek Vogelstraat/Orthenseweg. Richting het spoor zijn aan deze zijde van de Vogelstraat achtereenvolgens het politiebureau en de brandweerkazerne gevestigd.

Op de ruimte ten oosten van de insteekhaven is aan de Vogelstraat een moskee gerealiseerd. Deze moskee is met name bedoeld voor inwoners uit de Muntel en de Vliert. De aard van een dergelijke activiteit is passend in de meer centrale functie die Orthenpoort in de toekomst binnen de stad zal krijgen. Voor de vestiging van deze nieuwe functies is een vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan Orthenpoort (1986) verleend.

Van oudsher is in het gebied bedrijvigheid aanwezig. Sinds het eind van de jaren zeventig hebben zich hier ook verschillende detailhandelsondernemingen gevestigd. De bestaande bedrijvigheid en de grootschalige detailhandelsvoorzieningen in de

zone langs de Dieze passen minder goed in een binnenstedelijk milieu.

De gemeente streeft voor deze bedrijvigheid in principe naar vestiging op een daarvoor aangewezen bedrijventerrein. Ten aanzien van deze bestaande bedrijvigheid in het gebied voert de gemeente geen actief verplaatsingsbeleid. Voortzetting van bestaande bedrijfsactiviteiten blijft dan ook mogelijk. Aan nieuwvestiging worden randvoorwaarden gesteld met betrekking tot de te verwachten hinder en overlast in relatie tot de bestaande woonbebouwing (zie hoofdstuk 5 Milieu-hygiënische aspecten en hoofdstuk 6 Juridische opzet).

Voor de (grootschalige) detailhandel wordt een gedifferentieerd beleid gevoerd (nota Detailhandel).⁷ Over het algemeen richt het beleid zich op concentratie van voorzieningen in de binnenstad, in buurt- en wijkcentra en op enkele specifieke locaties (bijvoorbeeld Soetelieve voor de meubel- en woninginrichtingsbranche). Met betrekking tot perifere detailhandel wordt een restrictief beleid gevoerd. Het uitgangspunt is dat geen afbreuk mag worden gedaan aan andere winkelconcentraties met veel niet-dagelijkse producten. Dat zijn vooral de binnenstad en de wijkwinkelcentra. Voor de niet-geplande winkelconcentratie Orthenpoort/Werfpad bestaat niet de intentie verdergaande perifere detailhandelsontwikkelingen na te streven. Voor de winkelconcentratie Gruttostraat/Orthenseweg (zogenaamde Raakcomplex) wordt, overeenkomstig de uitspraak van de Kroon in 1989, het bestaande gebruik (detailhandel) als uitgangspunt genomen.

Daarnaast is hier van belang het gemeentelijk beleid dat is vastgelegd in de Beleidsvisie bouwmarkten en tuincentra⁸ in verband met de aanwezigheid van de Gamma bouwmarkt in het plangebied. In deze visie wordt geconcludeerd dat er voor de bouwmarkten en tuincentra meer ruimte moet zijn voor de vrije marktwerking. In de nota worden enkele locaties aangegeven waar vestiging (en uitbreiding) van een bouwmarkt mogelijk zou moeten zijn. Dit betreffen het bedrijvenpark Groote Wielen, handelscentrum Soetelieve en een gedeelte van de Rietvelden en het Ertveld. Uit planologische overwegingen is het op andere plaatsen niet gewenst ruimere mogelijkheden in het bestemmingsplan op te nemen. Daar zullen de vigerende bestemmingsplannen voor vestiging en uitbreiding van de bouwmarkten leidraad blijven. Dit geldt derhalve eveneens voor de bestaande bouwmarkt in Orthenpoort. Vandaar dat in het nieuwe bestemmingsplan wordt aangesloten op de mogelijkheden die het vige-

7 De gemeenteraad heeft als beleidskader voor het te voeren detailhandelsbeleid de nota "Detailhandel" vastgesteld bij besluit van 17 december 1998.

8 De gemeenteraad heeft op 29 juni 2000 de beleidsvisie "Bouwmarkten en Tuincentra" vastgesteld.

rende bestemmingsplan ter plekke biedt. Voor deze bouwmarkt zijn inmiddels gevorderde plannen voor uitbreiding.

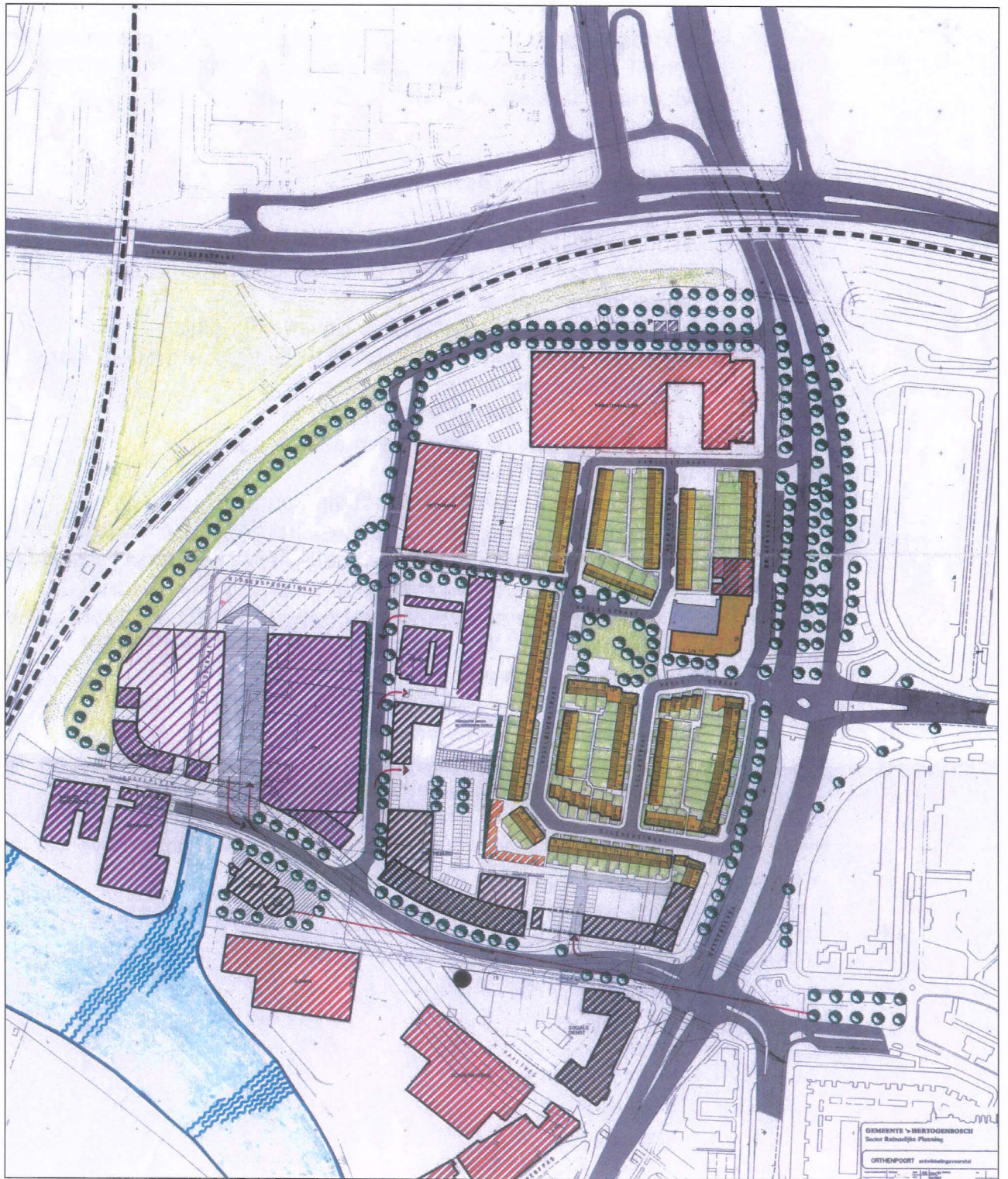
De gemeente voert ten aanzien van de bestaande vestigingen in de strook ten zuiden van de Vogelstraat geen actief uitplaatsingsbeleid. Om deze reden worden in het nieuwe bestemmingsplan de bestaande vormen van detailhandel mogelijk gemaakt binnen de betreffende gedeelten van de bestemming 'Bedrijven' (zie ook hoofdstuk 6 Juridische opzet en artikel 4 van de planvoorschriften). Een soortgelijke benaderingswijze maakte deel uit van het vigerende bestemmingsplan Orthenpoort uit 1986.

3.5 Programma van eisen

Worden de hiervoor genoemde punten samengevat, dan bestaat het programma van eisen voor het gebied Orthenpoort uit de volgende elementen:

- conserveren van de bestaande woonfunctie;
- conserveren van de bestaande bedrijvigheid en detailhandelsvoorzieningen;
- vestiging van het politiebureau;
- vestiging van de brandweerkazerne c.a.;
- vestiging van de TPG;
- vestiging van het ambulancemeldpunt;
- verbreding en wijziging van het tracé van de Vogelstraat en het openhouden van de mogelijkheid deze straat op termijn door te trekken en aan te sluiten op de Zandzuigerstraat;
- vestiging van een kantoorgebouw, gecombineerd met woningen;
- vestiging van een moskee;
- vestiging van een Gemeenschappelijk Meldcentrum ten behoeve van de hulpdiensten.

Bovenstaande ontwikkelingen zijn met uitzondering van het ambulancemeldpunt, allemaal reeds gerealiseerd.



ontwikkelingsvoorstel Orthenpoort

Planbeschrijving

4

4.1 Inleiding

In de fase van planontwikkeling rond de Spoorzone en de verkeersstructuur is gestudeerd op de ontwikkelingsmogelijkheden voor het gebied Orthenpoort. Op grond hiervan is door de gemeente een ontwikkelingsvoorstel opgesteld voor de inrichting van het plangebied. Dit ontwikkelingsvoorstel is ter informatie gepresenteerd aan de bewoners van Orthenpoort en belanghebbenden, met het oog op de realisatie van het politiebureau.

In een later stadium is het ontwikkelingsvoorstel iets aangepast, in verband met de vestiging van de brandweer, de TPG en de moskee. Daarbij is ook het tracé voor de Vogelstraat vastgelegd. Dit inrichtingsvoorstel (zie nevenstaande afbeelding) vormt de basis voor de opzet van het voorliggende bestemmingsplan.

In het navolgende wordt de ruimtelijk-functionele opzet van het plan besproken. Daarin worden de volgende aspecten belicht:

- de wegenstructuur (ontsluiting en interne wegenstructuur);
- de noordwand van de Vogelstraat;
- de zone langs de Dieze;
- het bestaande woongebied;
- de omgeving van het Raak-complex;
- groenstructuur en openbare ruimte.

4.2 Wegenstructuur

Vogelstraat en Orthenseweg

Bij het vastleggen van het tracé van de Vogelstraat in de jaren '90 is rekening gehouden met het doortrekken van deze weg onder het spoor door. De marge waarbinnen deze nieuwe dwarsver-



toekomstige wegenstructuur

binding in de Bossche hoofdinfrastructuur tussen de Orthenseweg en de 'Verlengde' Parallelweg, kan worden gerealiseerd is beperkt. Er is dan ook uitgegaan van aansluiting op de Orthenseweg ter hoogte van de bestaande aansluiting Vogelstraat. Een meer noordelijk gelegen aansluiting is niet mogelijk vanwege de hier aanwezige woonbebouwing. Een meer zuidelijke aansluiting (Vaaltweg) is niet mogelijk vanwege de benodigde afstand tot de Diezebrug en de ligging van het kantorencomplex Orthenpoort. Met de locatiekeuze voor het reeds gebouwde politiebureau is de ligging van de weg tussen de Orthenseweg en de bouwmarkt (Gamma) vastgelegd.

Mocht in de toekomst sprake zijn van doortrekking van de Vogelstraat, dan wordt voor de kruising met de spoorlijn een ligging zo dicht mogelijk bij de Dieze voorgestaan. Hierdoor is optimale combinatie mogelijk met de plannen van de NS tot herstructurering van de spoorbrug over de Dieze. Deze brug zal worden gereconstrueerd in verband met uitbreiding van het aantal sporen van vier naar zes, zoals het NS-beleid (Rail 21) voorstaat. Onlangs is bekend geworden dat NS haar plannen voorlopig nog niet zal uitvoeren.

Verder is de locatie van een eventuele kruising met de spoorlijn bepaald door het behoud van de insteekhaven, het behoud van de bestaande bedrijven in het plangebied en de gebruiksmogelijkheden van het gebied Ertveld-Zuid (aan de overzijde van de spoorlijn).

Indien de Vogelstraat in de toekomst wordt doorgetrokken zal de functie en het karakter van deze weg sterk veranderen. De Vogelstraat zal een doorgaande functie krijgen en de belangrijkste ontsluitingsroute vormen voor de aanliggende voorzieningen. Dit heeft consequenties voor de positie van de route in de stedelijke structuur en de stedenbouwkundige inpassing (zie ook paragraaf 4.3).

De Vogelstraat heeft een profiel van 15 m¹, inclusief vrijliggende fietspaden aan weerszijden met een breedte van 2,5 m¹. Voor de rijbaan is uitgegaan van 2 rijstroken en een totale breedte van 7,0 m¹.

Ten behoeve van de nieuwe functie is de capaciteit van het kruispunt Vogelstraat/Orthenseweg vergroot. De Vogelstraat heeft hier nu drie opstelvakken (linksaf, rechtdoor en rechtsaf). Op de Orthenseweg is een uitvoegstrook naar de Vogelstraat toegevoegd. De verwachting is dat hiermee het sluipverkeer op de ventweg langs de Orthenseweg zal wegvallen.

Het plangebied is ter hoogte van de Kamillestraat en de Akeleistraat eveneens aangehaakt op de Orthenseweg. Beide aansluitingen worden verbeterd door een betere afstemming van de verkeerslichten en door betere aanduidingen op de weg.

Ter hoogte van elk van de drie aansluitingen op de Orthenseweg worden voorzieningen getroffen voor het veilig oversteken van fietsers en voetgangers. Daarnaast blijft het tunneltje bij de Vaaltweg gehandhaafd voor fietsers en voetgangers.

Met de aansluiting van de 'Verlengde' Parallelweg op de Zandzuigerstraat in de stedelijke hoofdinfrastructuur zal de verkeersbelasting van de Orthenseweg omlaag gaan. Hoewel de weg een belangrijke verbinding blijft met Noord, wordt het minder druk. De verwachting is dat hierdoor de oversteekbaarheid van de weg verbetert.

Voor fietsers zijn vrijliggende fietsstroken voorzien langs de Vogelstraat. Langs de Orthenseweg is deels een vrijliggend fietspad aanwezig en maken fietsers deels gebruik van de ventweg.

Aan de Orthenseweg ligt een bushalte, waarmee het plangebied goed bereikbaar is via het openbaar vervoer.

Secundaire ontsluiting: noord-zuid route

Voor politie en brandweer is een eenzijdige ontsluiting niet voldoende. In de aanvangsfase zal de ontsluiting via de Vogelstraat alleen richting Orthenseweg plaatsvinden. Een tweede ontsluitingsroute die in geval van grote drukte of calamiteiten kan worden gebruikt, is van essentieel belang, zeker zolang de Vogelstraat nog niet is doorgetrokken. Hiertoe is een nieuwe noord-zuid verbinding gerealiseerd, die een aansluiting vormt tussen de Vogelstraat en de Orthenseweg, in het noordelijk deel van het plangebied. Via het Orthenviaduct sluit de route aan op de Zandzuigerstraat en de noordelijke stadswijken.

Ten behoeve van het functioneren als ontsluitingsweg, is het vroegere wegprofiel ter hoogte van Nettorama en het Raakcomplex verruimd. Hiertoe is de spoorloot gedempt (waarbij het noodzakelijk was een duiker aan te leggen voor het tracégedeelte tussen de Orthenseweg en de bestaande duiker). Daarbij zijn de nutsgebouwtjes ten noorden van het Raakcomplex ingepast in het parkeerterrein.

Verwacht wordt dat de ontsluiting op de Orthenseweg bij de Kamillestraat, die veel wordt gebruikt door bezoekers van de detailhandelsvestigingen in het noorden van het plangebied, wordt ontlast met de aanleg van een nieuwe noord-zuidverbinding. Bezoekers van de detailhandelsvestigingen kunnen nu tevens gebruik maken van de route via de Vogelstraat.

De presentatie van Nettorama en het bedrijf van Eekels aan de noord-zuidroute is met de herontwikkeling sterk verbeterd. Aan de presentatie van de brandweer en de TPG aan de noord-zuidroute zijn voorwaarden gesteld. Om redenen van sociale veiligheid is het gewenst langs de noord-zuid verbindingsroute werk- of

verblijfsruimten te situeren. Aantrekkelijk is in dit verband de realisatie van kantoorfuncties op de beide 'hoekpunten' van het bedrijf van Eekels en de realisatie van een gemeenschappelijk meldcentrum (ten behoeve van brandweer, GGD en politie) aan de noordzijde van het brandweerterrein. Minder aantrekkelijk zijn de lange gevelwanden langs het terrein van de politie. Levendigheid ontstaat wel doordat de entree van het parkeerterrein bij het politiebureau aan de noord-zuidroute is gesitueerd.

Interne ontsluitingsstructuur en bereikbaarheid

Het woongebied is via de Kamillestraat en de Akeleistraat aangehaakt op de Orthenseweg. De interne ontsluitingsstructuur van het woongebied is goed. De aansluiting op de nieuwe noord-zuidroute via de Ridderspoorstraat is alleen voor langzaamverkeer toegankelijk. Door middel van paaltjes is de doorsteek voor autoverkeer tussen het woongebied en de Kringloop afgesloten. Op deze wijze wordt het doorgaande verkeer dat in de situatie voor de herontwikkeling gebruik maakte van de route via de Ridderspoorstraat naar de detailhandelsvestigingen uit de woonbuurt geweerd.

Met de realisatie van de noord-zuid route en de herinrichting van de omgeving is de bereikbaarheid van de detailhandelsvoorzieningen in het noordelijk deel van het plangebied en van de bedrijvigheid in het centrale gedeelte verbeterd.

Het terrein van de brandweer wordt ontsloten op zowel de Plevierstraat en de Gruttostraat (op de Vogelstraat). De TPG en het in aanbouw zijnde gebouw voor het ambulancevervoer worden via de Plevierstraat (op de Vogelstraat). Aangezien de hellingbaan bij dit laatste gebouw voor het bereiken van het parkeerterrein op het dak is gesitueerd op de hoek van de Plevierstraat en de Gruttostraat, zal vanuit veiligheidsoverwegingen de Plevierstraat voor motorvoertuigen uitsluitend nog via de Vogelstraat te bereiken zijn. Hiertoe wordt tussen de Gruttostraat en de Plevierstraat een zodanige fysieke belemmering aangebracht dat alleen langzaam verkeer kan passeren.

Voor de ontsluiting van de voorzieningen in het zuidelijk gedeelte van het plangebied bieden Vogelstraat en Vaaltweg voldoende mogelijkheden.

Fietsers en voetgangers maken gebruik van de genoemde wegen in het plangebied. De verkeersintensiteiten zijn over het algemeen zo laag, dat voor hen geen aparte voorzieningen behoeven te worden getroffen.

*noordwand Vogelstraat -
politiebureau*



4.3 Noordwand Vogelstraat

Aan de noordzijde van de Vogelstraat zijn inmiddels gevestigd de TPG, de brandweerkazerne, het politiebureau en het kantoor/wooncomplex. Al deze gebouwen presenteren zich naar de Vogelstraat.

Orthenpoort krijgt met deze nieuwe functies en met de mogelijke toekomstige doortrekking van de Vogelstraat een eigen positie in de nieuwe binnenstad. Om de nieuwe positie van de buurt te benadrukken wordt het van belang geacht dat de bebouwing langs de Vogelstraat zich als een eenheid presenteert en een herkenbaar element wordt in de Bossche stadsstructuur. Met name voor het politiebureau, dat tevens een publieksgerichte functie heeft, is herkenbaarheid van belang. Met een eenheid in bebouwing kan de nieuwe binnenstad zich aan de noordzijde van de Vogelstraat presenteren in de vorm van een bebouwingsfront.

Om tot eenheid in presentatie te komen worden in het bestemmingsplan randvoorwaarden gesteld aan de situering en de uitvoering van de bebouwing. Voor de vorming van een bebouwingsfront aan de Vogelstraat is de exacte ligging van het wegprofiel plaatsbepalend. De voorgevels van de bebouwing dienen op gelijke afstand tot het wegprofiel te liggen, waarbij een afstand is aangehouden van 6,5 m¹. Verder dienen de gevels zo veel mogelijk een gesloten front te vormen. Om redenen van sociale veiligheid dienen werk- of verblijfsruimten zich te oriënteren op de Vogelstraat.

In de richting van de spoorlijn dient de bebouwing langs de Vogelstraat zo ver mogelijk te worden doorgetrokken. De definitieve plaatsing van de entree van de bebouwing is aan de inzichten van opdrachtgever en architect overgelaten. Een gezamenlijke ontsluiting ten behoeve van brandweerkazerne en TPG door-

breekt het bebouwingsfront langs de noordzijde van de Vogelstraat.

Een tweede doorbreking van dit front wordt gevormd door de aansluiting van de nieuwe noord-zuid verbindingroute op de Vogelstraat, naast het politiebureau. Hierbij is uitgegaan van een straatprofiel van 14 m¹.

Voor het kantoor/wooncomplex op de hoek van de Vogelstraat/Orthenseweg wordt parkeren achter de bebouwing voorgestaan. Tevens dienen de garageboxen achter de woningen aan de Silenenstraat bereikbaar te blijven. Om deze reden is ook ter plekke van het kantoor een doorsteek noodzakelijk. Het profiel van deze doorsteek kan beperkt zijn.

4.4 De zone langs de Dieze

In tegenstelling tot en contrast met de noordelijke bebouwingswand wordt aan de zuidzijde van de Vogelstraat openheid voorgestaan, in een opzet van incidentele bebouwing in een groene omgeving. De nabijheid van de Dieze blijft hierdoor voelbaar. Op deze wijze voegt de Vogelstraat een schakel toe tussen de vernieuwingen in de binnenstad en de vernieuwingen in de Spoorzone en versterkt de voorgestane ruimtelijke structuur.



Dieze

Voor de zone tussen de Vogelstraat en de Dieze wordt vooralsnog uitgegaan van het handhaven van de bestaande bebouwing en functies(zie hiervoor onder hoofdstuk 3.4). Een nieuw element in deze zone is de moskee. Deze maatschappelijke functie ondersteunt, met het bestaande kantoorcomplex Orthenpoort, het nieuwe karakter dat het plangebied krijgt met de toekomstige functies aan de noordzijde van de Vogelstraat. In het bestemmingsplan is reeds rekening gehouden met eventuele uitbreiding van de moskee. Deze uitbreiding zal in westelijke richting moeten plaatsvinden.

Detailhandelsvoorzieningen en bedrijvigheid worden minder passend geacht binnen het nieuwe karakter van het gebied. Het gevoerde beleid voor de langere termijn voor de zone langs de Dieze is gericht op kantoorontwikkeling of stedelijke woningbouw in een groene setting. De bebouwing kan gericht zijn op een ste-

delijke groenstrook of wandelboulevard langs de Dieze. Met een dergelijke ontwikkeling kan tevens het imago van het gebied worden verbeterd. Vanaf de Diezebruggen (weg en spoorbrug) is het gebied dan als een herkenbare eenheid waarneembaar. Een dergelijke ontwikkeling vereist echter een nadere afweging, waarin zowel milieuhygiënische als volkshuisvestingsaspecten een belangrijke rol zullen spelen. Een dergelijke studie wordt voor de korte termijn niet voorzien. Het bestemmingsplan loopt hier niet op vooruit. Een aanvullende planherziening kan te zijner tijd oplossing bieden.

Voor de huidige planperiode wordt dus nog uitgegaan van het conserveren van de bestaande situatie in de zone langs de Dieze. Ten aanzien van de detailhandelsvoorzieningen in dit plandeel wordt uitgegaan van het gemeentelijke beleid (zie hoofdstuk 3) en van de mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt. Om deze reden wordt het gebied grotendeels bestemd voor bedrijvigheid, waarbinnen expliciet, dan wel met vrijstellingsbevoegdheid zekere vormen van detailhandel (volumineuze detailhandel en meubelen) mogelijk zijn. Verder wordt uitgegaan van handhaven van de insteekhaven.

Via de oevers van de Dieze staat de binnenstad van 's-Hertogenbosch in verbinding met het groene buitengebied. Via een groene lob, die doorloopt tot aan de Ertveldplas dringt het buitengebied ver door in het stedelijk weefsel. Ter versterking van de ecologische functie van de Dieze wordt gestreefd naar ecologische ontwikkeling langs de Dieze in het plangebied. De mogelijkheden hiertoe zijn echter beperkt, omdat de bestaande bedrijvigheid vrijwel tot aan het water reikt. Met een open, groene opzet van het gebied ten zuiden van de Vogelstraat wordt in zekere zin ook een ecologisch belang gediend, voor zover dit mogelijk is in een binnenstedelijke locatie. Wellicht kan een groene invulling van het braakliggende terrein ten zuiden van houthal Jongeneel (Vogelstraat 12) in dit verband een eerste bijdrage leveren.

4.5 Het bestaande woongebied

Het bestaande woongebied wordt conserverend bestemd, waarmee de bestaande situatie wordt beschermd. Uitbreiding van de woonfunctie wordt voor de komende planperiode niet voorgestaan.

Aan de zijde van de Orthenseweg presenteert het woongebied zich door een opzet waarbij op de hoekpunten van de straten accenten zijn gelegd. De bebouwing is hier hoger en in de panden zijn dienstverlenende functies gevestigd. Deze opzet, die beeldbepalend is voor de wijk, wordt in het bestemmingsplan gehandhaafd.

Van belang voor de woonbuurt is het parkje in de Akeleistraat. Met de voorgestane ontwikkelingen in het plangebied is het parkje de enige overblijvende openbare groenvoorziening en de enige ontmoetingsplaats in de nabijheid. Handhaven van het park wordt dan ook van groot belang geacht.

Het opengevallen gat op de hoek Ereprijsstraat/Kamillestraat wordt bestemd voor maatschappelijke doeleinden. Via een wijzigingsbevoegdheid is hier wonen mogelijk. Hiermee wordt aangesloten bij de vroegere functie van de voormalige panden.



Leliestraat



Kogelbloemstraat



Kogelbloemstraat - Orthenseweg

Relatie met de omgeving

Aan de Ridderspoorstraat is de presentatie van het bedrijf Eekels met de nieuwbouw sterk verbeterd. De kwaliteit van de aansluiting op de detailhandelsvestigingen aan de noordzijde verdient verbetering (achter- en zijkanten, blinde gevels, onaantrekkelijke muur).

De Kringloop is gevestigd in een voormalig schoolgebouw. Gebouw en directe omgeving zijn vervallen.

In de nadere invulling van het plangebied is de aankleding van de Ridderspoorstraat en de wijze waarop het terrein van de Kringloop wordt ingevuld een punt van aandacht. Van belang is tevens de aansluiting op de nieuwe noord-zuid route en de invulling van de meest noord-westelijke hoek van het plangebied. Voorkomen dient te worden dat rond de Ridderspoorstraat een onduidelijk achtergebied ontstaat, met alle risico's van onveiligheid en ongewenst gebruik van dien. Voor de bewoners uit het gebied blijft deze route van belang in verband met de bereikbaarheid van onder meer de supermarkt (Nettorama).



Raak-complex

Het terrein achter de woningen aan de Kogelbloemstraat is in de huidige situatie vanuit de Kogelbloemstraat bereikbaar via een onderdoorgang tussen de woningen aan de Kogelbloemstraat 18 en 20. Via de onderdoorgang wordt aan weerszijden het gangetje achter de woningen ontsloten. In de toekomst blijft de onderdoorgang dienst doen voor de ontsluiting van de gangetjes achter de woningen. Ter hoogte van de onderdoorgang wordt het gangetje plaatselijk 7 m¹ breed. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan het huidige gebruik als speelterrein.

In de inspraakprocedure rond de presentatie van het Ontwikkelingsvoorstel Orthenpoort en het bouwplan voor het politiebureau is met de bewoners van Orthenpoort overeengekomen dat tussen de woningen en het politiebureau/de bedrijvigheid een groene afscherming zal worden gerealiseerd. Deze groene afscherming vindt plaats op eigen terrein van het politiebureau en de mogelijk in de toekomst op het terrein van de Kringloop te vestigen bedrijvigheid.

Verder is een zone van 15 m¹ aangegeven achter de woningen, waarbinnen geen bebouwing hoger dan 3,5 m¹ mag worden geplaatst, in verband met de lichtinval in de woningen en de privacy van de bewoners. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wensen van de bewoners van Orthenpoort en aangesloten op de opmerking van Gedeputeerde Staten bij de goedkeuring van het vigerende bestemmingsplan Orthenpoort (uit 1986). Hiertoe is op de plankaart een differentiatielijn aangegeven.

4.6 De omgeving van het Raak-complex

De omgeving van het Raak-complex omvat het Raak-complex en het gebouw van de Nettorama, met de aangrenzende parkeervoorzieningen. Recent is het Raak-complex en omgeving heringericht, waarmee de presentatie naar de omgeving sterk is verbeterd. De uitstraling van de bebouwing is verbeterd en ten noorden/noordwesten van het complex is een ruim en overzichtelijk parkeerterrein aangelegd. Ook is de bereikbaarheid verbeterd door een nieuwe aansluiting op de ventweg langs de Orthenseweg aan de noordzijde en met de aanleg van de nieuwe noord-zuidroute naar de Vogelstraat. Kwik-Fit is inmiddels verhuisd naar een locatie elders in 's-Hertogenbosch. In het complex zitten nu de volgende bedrijven: Kwantumhallen, Giraffe, BCC, Micro-electro, Bristol, Lamp Idee en Halfords. Het gebied heeft door een aantal nieuwe bedrijven hier een duidelijke kwaliteitsimpuls gekregen. Zie ook paragraaf 2.2 van deze toelichting.

Specifieke aandacht blijft gewenst voor de karakteristieke gevel van het Raakcomplex aan de zijde van de Orthenseweg. Wellicht behoort versterking van de entree- en etalagefunctie van het gebouw aan deze zijde tot de mogelijkheden.

Voor de omgeving van het Raak-complex wordt de huidige situatie vastgelegd (conserverend bestemd). Op basis van eerdere uitspraken ten aanzien van het gebruik van het Raak-complex wordt een detailhandelsfunctie toegestaan (zie hoofdstuk 3). Om deze reden wordt, aansluitend op het vigerende bestemmingsplan Orthenpoort, gekozen voor een bestemming 'Bedrijven', waarbij via een aanduiding is aangegeven dat binnen het complex (grootschalige) detailhandel rechtstreeks is toegestaan.

Verdere uitbreiding van het complex is niet toegestaan. Een nadere uitwerking van de bestemmingsregeling wordt gegeven in hoofdstuk 6.

4.7 Groenstructuur en openbare ruimte

Het plangebied bestond voor de herontwikkeling ruimtelijk en functioneel uit een aantal deelgebieden. Met ingrepen in de stedenbouwkundige structuur en de realisatie van een aantal nieuwe functies wordt de eenheid in het plangebied vergroot. De groenstructuur speelt hierbij een belangrijke ondersteunende rol. Het groen heeft daarbij tevens een functie in het verbeteren van de verblijfskwaliteit in het gebied.

De openbare ruimte is grotendeels beperkt tot de wegenstructuur en de op verschillende plaatsen in het plangebied aanwezige parkeerterreinen. Uitzondering hierop vormen het parkje aan de Akeleistraat, de kleine speelplek achter de Kogelbloemstraat en de speelplek aan de Ereprijsstraat. De groenstructuur is versterkt met de herinrichting van de zone langs de spoorlijn. Wellicht kan in de toekomst, met de ontwikkeling van de zone langs de Dieze, in de nabijheid van de rivier openbare verblijfsruimte worden gerealiseerd als uitloopgebied voor bewoners van Orthenpoort. In de huidige situatie zijn de mogelijkheden hiertoe beperkt tot een smalle zone langs de Dieze en het braakliggende terrein ten zuiden van houthal Jongeneel.

In de beschrijving van het woongebied is reeds gewezen op het belang van het parkje aan de Akeleistraat. Het groen heeft hier in de eerste plaats de functie van gebruiksgroen. Aandacht voor de inrichting van het park, dat nu bestaat uit een aantal bomen in een grasveld, is op zijn plaats. De ontmoetingsfunctie van het park zou versterkt kunnen worden door het aanbrengen van zitelementen en een padenstructuur. Daarbij dient het karakter van het park als ruime, open plek in de buurt te worden gehandhaafd.

De Orthenseweg heeft een hoofdfunctie in de stedelijke wegenstructuur en wordt gekenmerkt door een ruime opzet. Bomen in een berm van gras ondersteunen deze opzet. Met deze structuur wordt het zicht op de gevelwand en de functies langs de Orthenseweg gegarandeerd, wat van belang is voor de herkenbaarheid van het gebied. Een uitzondering vormt de groenstructuur langs deze weg in het meest zuidelijke deel van het plangebied (tussen Orthenseweg en Werfpad). Hier onttrekt de groenstructuur de achterliggende bebouwing aan het oog. Op termijn wordt het wenselijk geacht hier een transparante groenvoorziening (bomen met lage onderbegroeiing) aan te brengen, in samenhang met de

ontwikkeling van de zone langs de Dieze en het gewenste zicht op dit gebied (paragraaf 4.4).

Indien de Vogelstraat in de toekomst een doorgaande functie krijgt dan zullen de nieuwe functies aan de noordzijde en de nabijheid van de Dieze aan de zuidzijde beeldbepalend en karakteristiek langs deze weg zijn. In aansluiting op deze karakteristiek wordt aan de noordzijde van de Vogelstraat gestreefd naar een gesloten bebouwingsstructuur (paragraaf 4.3). Een bomenrij op een vaste afstand tot de bebouwing en met een strak ritme (gelijke afstanden) zal deze eenheid versterken. Het zal de herkenbaarheid van de Vogelstraat in de stadsstructuur versterken als in de toekomst eenzelfde inrichting wordt nagestreefd voor het gehele tracé tussen de Orthenseweg en de (doorgetrokken) Parallelweg.

Ten zuiden van de Vogelstraat is in de verdere toekomst een open groenstructuur voorstelbaar, in combinatie met losse bebouwingselementen. Op deze wijze blijft een relatie bestaan met de rivier. De inrichting van deze zone verdient op termijn specifieke aandacht. Een aanzet voor deze ontwikkeling is gegeven met de realisatie van de moskee. Rond de moskee zullen enkele bomen worden aangeplant. De zone tussen Vogelstraat en Dieze kan in de toekomst mede een rol gaan spelen als verblijfsgebied/recreatief uitloopgebied in Orthenpoort (wandelpad langs de Dieze, verblijfsruimten).

De nieuwe noord-zuid route krijgt een secundaire ontsluitingsfunctie. In het voorgaande is reeds gewezen op het belang van een zorgvuldige begeleiding van deze route. Een groene aankleding wordt gewenst geacht om het verblijfsklimaat te verbeteren. Randvoorwaarden die daarbij worden gesteld betreffen in de eerste plaats het garanderen van de sociale veiligheid. Punt van aandacht is hierbij de groene begeleiding van de Ridderspoorstraat.

Belangrijke mogelijkheden voor de versterking van de groenstructuur doen zich voor in de zone langs de spoorlijn, als gevolg van het dempen van de spoorsloot. Als randvoorwaarde aan de inrichting van deze zone stellen de NS dat zicht gegarandeerd moet zijn, in verband met de bocht in de spoorlijn. Om deze reden dient een strook van 32 m¹ uit het hart van de spoorlijn vrij te worden gehouden van hoog opgaande beplanting. Voorgesteld wordt deze lijn te markeren met een regelmatige bomenrij. Op deze wijze wordt een aantrekkelijk element toegevoegd voor reizigers die per trein de stad binnenkomen. De begroeiing van de spoordijk kan laag en open zijn. Het is wenselijk onder de bomenrij een ondoordringbare invulling (bijvoorbeeld dichte struiklaag of brede haag) te realiseren, waarmee wordt voorkomen dat men vanuit het plangebied de spoorbaan op kan lopen

(veiligheid). Tevens worden op deze wijze de terreinen van TPG en brandweer afgeschermd. In het noordelijk deel van het plangebied vormt de begroeiing de scheiding tussen de weg en de parkeervoorzieningen ten noorden van het Raak-complex en de spoorlijn.

De spoorlijn vormt een continu element in de stad. De spoordijk biedt de mogelijkheid een groene zone te realiseren over een grote lengte. Continuïteit in de groenstructuur kan ook in ecologische zin betekenis hebben. Met de ontwikkeling van een groene zone in het plangebied Orthenpoort dringt deze structuur tot ver in het stedelijk gebied door.

4.8 Civiel-technische aspecten

Om het plangebied geschikt te maken voor bebouwing zijn verschillende jaren terug een aantal maatregelen uitgevoerd. Kort samengevat betreft dit:

- het terrein is 0,5 m¹ ontgraven;
- ter plaatse van voormalige cunetten is de grond ontgraven tot onder de bodemhoogte van het nieuw te leggen riool;
- het terrein is aangevuld met schone grond/zand (0,5 m).

Daarnaast zijn maatregelen getroffen ten behoeve van de waterhuishouding en de riolering.

Waterhuishouding

Het plangebied valt onder het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer van het waterschap Aa en Maas te 's-Hertogenbosch.

Aan de zuidzijde van de spoorbaan 's-Hertogenbosch-Nijmegen lag tot voor kort een waterloop, waar het waterlopenstelsel van het revalidatiecentrum (gelegen buiten het plangebied) op uitkwam. Deze waterloop werd eertijds bemalen door poldergemaal Orthenpoort van het waterschap, dat het water doorsloeg op de rivier de Dieze. Inmiddels is het poldergemaal geamoveerd en is het waterlopenstelsel rechtstreeks aangesloten op het waterlopenstelsel Noord. De waterloop is met de demping van de spoorsloot komen te vervallen, waarbij de afvoer van het waterlopenstelsel revalidatiecentrum via een duiker gaat, die ligt in de voormalige waterloop en afvoert naar het waterlopenstelsel Noord. De gedempte waterloop is aangevuld met een drainerende zandlaag.

Aan de zuidzijde van het plangebied ligt de gekanaliseerde Dieze, waarvan Rijkswaterstaat de vaarwegbeheerder is. Activiteiten in of langs het water kunnen vallen binnen de werkingssfeer van de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken vallen, waardoor een vergunning op grond van deze wet vereist kan zijn.

Het kanaalpeil van de rivier de Dieze heeft normaal een waterstand van 2,2 m' +NAP, maar kan onder extreme omstandigheden oplopen tot 4,5 m' à 5,0 m' +NAP. De hoogte van het afgewerkte maaiveld bedraagt ongeveer 6,0 m' +NAP.

Riolering

Momenteel zijn de gebieden De Muntel, De Vliert en Orthenpoort nog zelfstandige rioleringsgebieden. Ieder gebied heeft zijn eigen overstort dat loost naar open water, terwijl het vuilwater wordt afgevoerd naar het hoofdrioolgemaal aan de Oude Engelseweg. Deze gebieden hebben allen een gemengd rioolstelsel. Deze 3 gebieden gaan in de nabije toekomst één rioleringsgebied vormen met één nieuw te maken overstort met bergbezinkbassin nabij de weg Citadellaan. Dit zal naar verwachting in 2004/2005 plaatsvinden. De huidige overstorten per rioleringsgebied komen dan te vervallen

Verhardingen

De hoofdontsluitingsweg (Vogelstraat) wordt uitgevoerd in bitumineuze verharding.

De secundaire wegen krijgen een verharding van betonstenen.

De voetpaden krijgen een verharding van betontegels.

Kabels en leidingen

De kabels en leidingen zijn weergegeven op het kaartje bij hoofdstuk 2.4 van deze toelichting. In het plangebied liggen geen hoofdtransportleidingen. Het betreffen hier onder meer rioolvoorzieningen, transportgasleiding (8 bar) en transportwaterleiding. Deze infrastructurele voorzieningen zijn in dit bestemmingsplan opgenomen binnen de bestemmingen met betrekking tot het openbaar gebied. Het betreft met name de bestemmingen Verkeer-Vv en Verblijf-Vb. Binnen deze bestemmingen worden die voorzieningen veilig gesteld en als zodanig juridisch beschermd.

4.9 Straalverbinding

Het plangebied bevindt zich gedeeltelijk onder een straalverbinding van KPN. Dit houdt in dat in een strook van 200 meter niet hoger gebouwd mag worden dan 31 meter + NAP. Aangezien het nieuwe bestemmingsplan qua toegestane bouwhoogte hier ruimschoots onder blijft is er geen noodzaak terzake van de straalverbinding voorschriften op te nemen. Om toch bescherming te bieden aan deze belangrijke schakel in het straalverbindingsnet, is hiervoor een aanduiding op de plankaart opgenomen.

Milieu-hygiënische aspecten

5

5.1 Inleiding

In het plangebied spelen in milieu-hygiënisch opzicht verscheidene aspecten een rol, als gevolg van de ligging van het gebied tussen enkele belangrijke verkeersassen (spoor en weg) en van het vroegere gebruik van het gebied. In het verleden was het zuidelijke deel van Orthenpoort in gebruik als gemeentelijke stortplaats voor huisvuil. Op deze stortplaats zijn in een latere periode bedrijven gehuisvest. De verschillende milieu-aspecten komen achtereenvolgens aan de orde, waarbij wordt ingegaan op de geluidhindersituatie, de bestaande bedrijvigheid in en om het plangebied en de bodemkwaliteit.

5.2 Geluidhindersituatie

Wegverkeerslawaaï

In het kader van de Wet geluidhinder moeten in principe voor alle wegen geluidsberekeningen worden gemaakt bij situering van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de invloedssfeer van de betreffende weg. Deze verplichting vervalt indien voor de wegen een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur of indien door middel van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 m¹ uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt.

Bij de voorbereiding van de herziening van het bestemmingsplan Orthenpoort is reeds in 1994 een verzoek om hogere grenswaarde op grond van artikel 83 van de Wet Geluidhinder

bij Gedeputeerde Staten ingediend. Dit verzoek had betrekking op de mogelijkheid die in het herziene bestemmingsplan zou worden opgenomen om op de hoek Vogelstraat/Orthenseweg nieuwe woningen (in combinatie met een kantoorfunctie) te bouwen. Voor de woningen, die boven het kantoor gesitueerd zullen zijn, is ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek verricht. Gedeputeerde Staten hebben bij besluit van 24 mei 1994 voor deze woningen een hogere grenswaarde toegekend. In 1995 is voor de bouw van de woningen en kantoren op deze locatie bouwvergunning verleend middels vrijstelling van het bestemmingsplan (artikel 19 WRO).

Een korte samenvatting van de resultaten wordt hierna gegeven. Het akoestisch onderzoek ging uit van de etmaalintensiteiten volgens de verkeersmilieukaart van 'sHertogenbosch (mei 1992) toekomstige situatie bij uitvoering van de verkeerscirculatiemaatregelen volgens het Beleidsplan Verkeer en Vervoer. Op basis van deze kaart is de hiervoor genoemde Zoneringskaart wegverkeerslawaaï gemeente 'sHertogenbosch, november 1992 opgesteld. Maatgevend in de betreffende situatie is de gevelbelasting vanaf de Orthenseweg, de Vogelstraat en de Citadellaan/W. van Nassaulaan.

De conclusie uit het akoestisch onderzoek luidt dat bij alle waarnemingspunten⁹ de maximale overschrijdingswaarde vanaf één van de wegen 10 dB(A) bedraagt (de maatgevende gevelbelasting vanaf één van de wegen is maximaal 60 dB(A)). Gezien de plaatselijke situatie zal het onmogelijk zijn te zorgen voor voldoende afscherming tussen de wegen en de betreffende gevels. Uit oogpunt van verkeersveiligheid (uitzicht) en esthetiek (aanzicht) wordt een oplossing in de vorm van geluidsschermen afgewezen. Elk van de wegen (Orthenseweg, Vogelstraat en Citadellaan) vervult een belangrijke verkeersfunctie of gaat deze vervullen.

Hieruit volgt dat woningbouw op de aangegeven locatie slechts mogelijk is, wanneer de benodigde hogere waarden worden toegekend. Daarbij geldt als belangrijk ontheffingscriterium dat de woningen dienen ter vervangende nieuwbouw voor de woningen, die moeten verdwijnen ten behoeve van de komst van het kantoorgebouw.

Bij de toekenning van de benodigde hogere waarden voor de gevelbelasting, is rekening gehouden met een zodanige gevelisolatie dat binnenshuis, in geluidsgevoelige vertrekken als slaapkamers, woonkamers en studeerkamers de waarde van 35 dB(A) niet wordt overschreden.

9 De waarnemingspunten betreffen diverse punten op de toekomstige gevels aan de Vogelstraat en de Orthenseweg, waarbij is gemeten op een hoogte van 5 m¹ en op een hoogte van 10 m¹.

Zoals hierboven al is vermeld, heeft Gedeputeerde Staten in 1994 de gevraagde hogere grenswaarde toegekend.

Spoorweglawaaai

In verband met het spoorweglawaaai geldt het Besluit geluidhinder spoorwegen. Aan weerszijden van het baanvak 's-Hertogenbosch-Nijmegen geldt een wettelijke geluidszone van 300 m¹. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dienen, voor wat betreft de geluidsbelasting aan de gevel van (geprojecteerde) woningen of andere geluidsgevoelige bebouwing, de krachtens dat besluit ten hoogste toelaatbare waarden in acht te worden genomen.

In het bestemmingsplan Orthenpoort zijn in de geluidszone langs de spoorlijn geen nieuwe woningen geprojecteerd.

Overige geluidsgevoelige bestemmingen

In het voorgaande is ingegaan op de wettelijke regelingen ten aanzien van woningen. Voor het plangebied is het in dit kader van belang te wijzen op het specifieke karakter van één van de opgenomen bestemmingen, te weten de brandweerkazerne. In de brandweerkazerne zullen slaapvertrekken worden gerealiseerd. Deze functie is eveneens te beschouwen als geluidsgevoelig. Hoewel niet als zodanig genoemd in de Wet geluidhinder, zou voor een dergelijke functie moeten worden gestreefd naar vergelijkbare normwaarden als gelden voor een woning.

In de inmiddels gerealiseerde kazerne is in de locatie van de slaapvertrekken binnen het gebouw rekening gehouden met geluidhinder door wegverkeerslawaaai (Vogelstraat) en spoorweglawaaai.

Geluidhinder nabijgelegen inrichtingen

Ten zuiden van het plangebied ligt de mengvoederfabriek De Heus Brokking Koudijs. De desbetreffende mengvoederfabriek wordt meegenomen binnen de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van het gebied Kop van het Zand (bestemmingsplan 't Zand). Dit bestemmingsplan zal nog dit jaar (2004) ter vaststelling aan de gemeenteraad worden aangeboden. Daarbij wordt vooralsnog uitgegaan van handhaving van de bedrijfsbestemming. Aangezien de uitkomsten van de onderhandelingen over een eventuele verplaatsing van dit bedrijf dermate ongewis zijn, wordt binnen de planperiode van het bestemmingsplan 't Zand nog geen rekening gehouden met het daadwerkelijke vertrek van het bedrijf. Mocht hiervan te zijner tijd wel sprake zijn, dan zal, indien nodig, het bestemmingsplan worden aangepast.

5.3 Bestaande bedrijvigheid

Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieu-hygiënische aspecten wordt het begrip milieu-zonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieu-gevoelige gebieden zoals woonwijken.

Om het begrip hanteerbaar te maken wordt gebruik gemaakt van de door de VNG opgestelde Basiszoneringslijst (brochure *Bedrijven en milieuzonering*).¹⁰ In het algemeen wordt door middel van het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvigheid en woonbebouwing de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden. De Basiszoneringslijst is in beginsel toegesneden op nieuwe situaties, maar kan ook worden gebruikt bij het vastleggen van bestaande situaties.

Ten behoeve van de zonering worden bedrijven ingedeeld in een zestal milieucategorieën. Dit betreft een indicatieve indeling, die is gebaseerd op een tweeledige invalshoek:

- emissies, die zich laten vertalen in een ruimtelijke maat (emissies van geur, geluid, stof en gevaarstelling);
- een index die de kans weergeeft op het optreden van emissies naar de compartimenten lucht, water en bodem en de kans op het optreden van verkeersoverlast en visuele hinder.

In de Basiszoneringslijst zijn de diverse aspecten van de bedrijven in normatief opzicht weergegeven. Op grond van deze lijst kan een beleidsmatige selectie worden gemaakt van toe te laten bedrijfsactiviteiten. De Basiszoneringslijst is als bijlage bij de voorschriften opgenomen.

Situatie Orthenpoort

In het plangebied zijn in de huidige situatie verschillende bedrijven gevestigd. De bestaande bedrijvigheid binnen het plangebied wordt conserverend bestemd. Binnen de bestemming 'Bedrijven' zijn bedrijven toegestaan in de hindercategorieën 1, 2 en 3. Vrijstelling is mogelijk voor bedrijven in hindercategorie 4, mits de aard en omvang van de productie vergelijkbaar zijn met een categorie-3 bedrijf.

Daarnaast is er de invloed van De Heus Brokking Koudijs (veevoederproductie), gelegen ten zuiden van het plangebied Orthenpoort. Zoals al eerder aangegeven wordt voor wat betreft het Koudijscomplex op korte termijn nog geen rekening gehouden

¹⁰ *Bedrijven en milieuzonering*, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, 's-Gravenhage, januari 1999.

met de daadwerkelijke verplaatsing van het bedrijf. Mocht op termijn bedrijfsverplaatsing een feit worden dan zal de betreffende locatie worden herbestemd, waardoor de betreffende overlast in de vorm van geur- en geluidhinder in de toekomst voor het plangebied Orthenpoort wordt uitgesloten. Het bedrijf valt overigens buiten het plangebied en blijft in het onderhavige bestemmingsplan dan ook verder buiten beschouwing.

5.4 Kwaliteit van bodem en grondwater

Algemeen

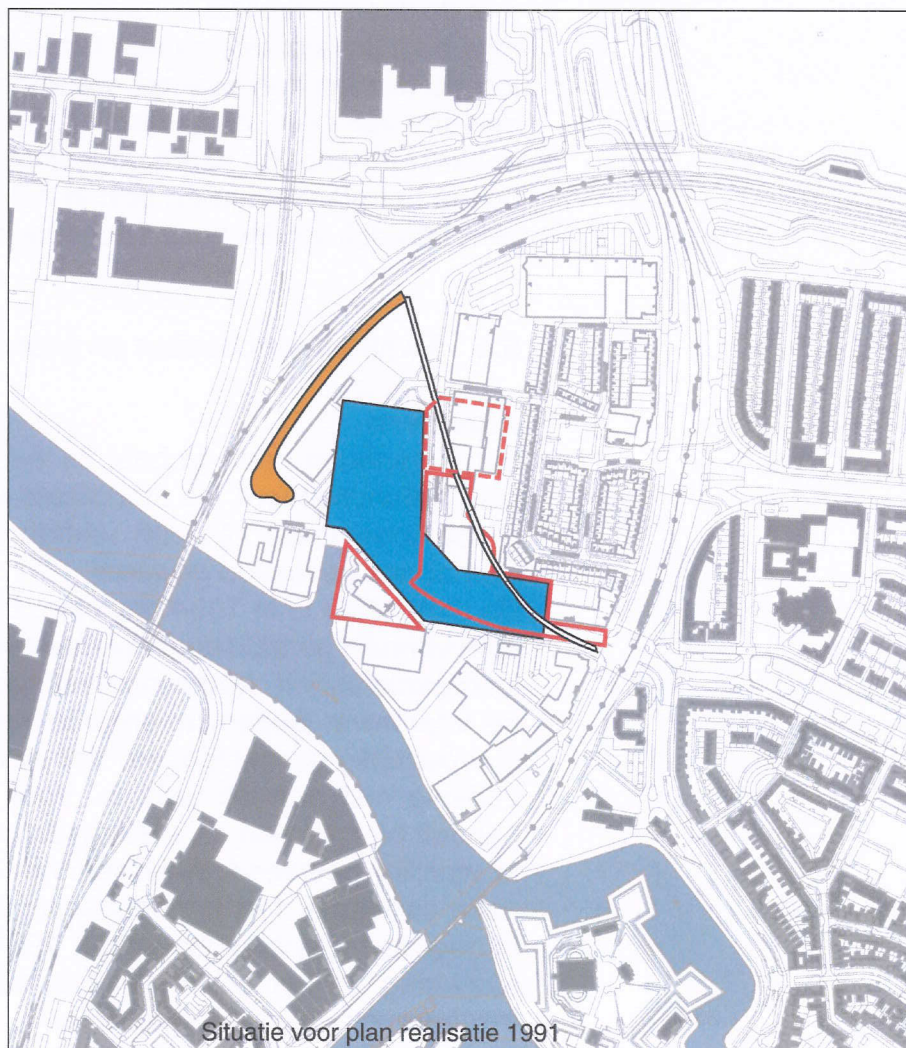
In het verleden heeft globaal de zuidelijke helft van het plangebied gefunctioneerd als stortplaats voor stedelijk afval. Aan de Ridderspoorstraat zijn een verffabriek (Limbra-terrein) en een ijzerfabriek gevestigd geweest.

De stortplaats is in 1934 gesloten. Later is de afdeklaag van de stort vervuild geraakt door diverse bedrijfsmatige activiteiten (o.a. loodmeniefabriek, houtconserverings-fabriek). In het kader van de Interimwet Bodemsanering is binnen de provinciale aanpak al vroegtijdig geconcludeerd dat sanering van de oude stort als zodanig niet aan de orde is. Voor industrieel chemisch afval behoeft hier, gezien de sluitingsdatum van de stort, immers niet te worden gevreesd. Analyses van het grondwater bevestigen deze aanname. Het saneringsplan waartoe inmiddels opdracht is gegeven (raadsbesluit maart 1991) richt zich dan ook op de afdeklaag en het grondwater. In het navolgende wordt nader ingegaan op enkele deellocaties.

Het ontwikkelingsgebied Orthenpoort

Het ontwikkelingsgebied betreft globaal de omgeving van de Vogelstraat, exclusief het voormalige Limbra-terrein. De afdeklaag van de voormalige stort is grotendeels licht en in vlekken matig verontreinigd. Met uitzondering van enkele voormalige bedrijfsuitoefeningen is een duidelijk herkenbaar verontreinigingspatroon niet vast te stellen. Zowel opbouw/samenstelling van de afdeklaag als de verspreiding van verontreinigingen is heterogeen. Lood, koper en PAK's (polycyclische koolwaterstoffen) zijn de meest voorkomende verontreinigingselementen. Het grondwater moet in het totaalverband van Orthenpoort worden gezien. Eerdere onderzoeken wezen op plaatselijke matige verontreinigingen van het ondiepe grondwater (minerale oliën, PCA's (polycyclische aromaten), zink en cadmium) en lichtere verontreinigingen van het diepere grondwater. In aanvullend onderzoek zijn echter nauwelijks verhoogde concentraties gevonden. Op dit moment kan dan ook nauwelijks van verontreiniging van het grondwater worden gesproken.

Op basis van deze informatie is medio 1992 nader onderzoek verricht en een saneringsplan opgesteld voor het ontwikkelingsgebied



Situatie voor plan realisatie 1991

Verklaring

- recent gesaneerd
- voormalige vuilstortplaats (indicatief)
- terrein voormalige verffabriek en ijzerfabriek
- gedempte spoorloot
- voormalige woonbebouwing/ wegen

mogelijke verontreinigde locaties

Orthenpoort¹¹. In het kader van het saneringsonderzoek zijn enkele saneringsvarianten uitgewerkt, afgestemd op de toekomstige terreininrichting. Voor de korte termijn betrof dit de aanleg van wegen en rioleringen en de bouw van het nieuwe politiebureau. Het wordt niet reëel geacht het terrein volledig te ontgraven, gezien de heterogeniteit van de verontreiniging. Voor sanering van het ontwikkelingsgebied Orthenpoort zijn vier varianten uitgewerkt. In de saneringsvarianten wordt uitgegaan van een

combinatie van ontgraven van verontreinigde grond en het aanbrengen van een gedifferentieerde leeflaag (zand/grond).

Voor het gebied is gekozen voor sanering, waarbij in principe wordt uitgegaan van het aanbrengen van een leeflaag van 1 m¹ met de kwaliteit van grenswaarde C¹². Elementen welke in analyses een overschrijding van deze norm veroorzaken, maar ongevaarlijk zijn worden buiten deze beoordeling gehouden. Voor de open en openbare groenplekken geldt dat een schone leeflaag van minimaal 1 m¹ wordt toegepast. Voor het openbaar gebied wordt voor de leidingenstrook eveneens gekozen voor de genoemde leeflaagmethode.

Deze saneringskeuze is geprojecteerd op de werkzaamheden van bouwrijpmaken (aanleg riolering, wegen en openbare ruimten; bouwrijpmaken kavels en leidingstrook). Probleem hierbij is dat de bestaande afdeklaag van de stort dermate heterogeen is dat deze, ondanks dat de verontreiniging binnen de gestelde leeflaagkwaliteit blijft, niet geheel kan worden hergebruikt, maar zal moeten worden gestort. De zwaarder verontreinigde materialen zullen eveneens moeten worden gestort, danwel gereinigd. Ter beperking van de omvang van deze problematiek wordt de volgende aanpak voorgestaan. Grotendeels kan de maaiveldhoogte 25 cm hoger liggen dan het huidige niveau. Een maximale maaiveldhoogte beperkt de hoeveelheid verontreinigde grond, omdat bouw- en wegencunetten dan minder diep in de afdeklaag van de voormalige stort snijden. Onder de gebouwen is een leeflaag niet nodig, mits geen kruipruimten worden gemaakt. Verder kan bij uitvoering van de fundering in de vorm van een betonnen plaat en op prefab palen in plaats van boorpalen (en uiteraard zonder kelders) de hoeveelheid verontreinigde grond verder worden beperkt. Voor de binnenterreinen kan worden volstaan met een leeflaag van 50 cm.

Voor wat betreft het grondwater wordt voorlopig uitgegaan van een periodieke bemonstering. De concentraties van verontreinigingen van het grondwater zijn zodanig laag dat sanering niet noodzakelijk is. Via monitoring wordt gecontroleerd of de kwaliteit van het grondwater constant blijft, dan wel of eventueel toch nog gesaneerd moet gaan worden.

Het wordt uit milieuhygiënisch oogpunt acceptabel geacht de vrijkomende, licht verontreinigde grond te verwerken in de spoorloot, gelegen binnen het voormalige vuilstortterrein. De verontreiniging zal niet of nauwelijks uitlogen naar het grond-

11 Gemeente 's-Hertogenbosch, Aanvullend onderzoek en saneringsplan ontwikkelingsgebied Orhtenpoort, Heidemij Adviesbureau, juli 1992.

12 Grenswaarde C is een gemeentelijke norm, waarbij normaliter in het kader van de Interimwet Bodemsanering sanering aan de orde is. De gemeentelijke nota "Bodembescherming" kent grenswaarde C als een beleidsrichting.

water. Daarnaast kunnen voorzieningen worden getroffen die, indien uitloging optreedt, de mogelijkheden bieden het grondwater te beheersen. Voorafgaand aan dempen van de spoorstoot dient deze te worden ontdaan van verontreinigd slib.

Inmiddels heeft sanering plaatsgevonden van het terrein waar de bouw van het nieuwe politiebureau heeft plaatsgevonden en het terrein ten oosten van de insteekhaven. Ook de locaties van de inmiddels gerealiseerde brandweer en TPG-vestiging zijn gesaneerd. De licht verontreinigde grond is gestort in de voormalige spoorstoot. De meer verontreinigde grond is afgevoerd.

Het Limbra-terrein

Het Limbra-terrein is als afzonderlijke locatie opgevoerd in het kader van de IBS (Interimwet Bodemsanering). Het terrein is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Bodemsanering 1993 van de provincie Noord-Brabant. Daarbij heeft de gemeente 's-Hertogenbosch het verzoek ingediend de locatie aan te merken als samenloopgeval. Dit verzoek is door de provincie gehonoreerd, waarmee de sanering van de locatie een hoge prioriteit heeft gekregen (knelpunt in het kader van de stadsvernieuwing). Op grond hiervan heeft In overleg met de provincie de sanering inmiddels plaatsgevonden.

5.5 Watertoets

In december 2002 is overleg gevoerd met het waterschap Aa en Maas (destijds nog waterschap De Maaskant) over de nieuwbouw van de GGD (ten behoeve van ambulancevervoer) op de hoek van de Plevierstraat en de Gruttostraat. Daarbij is afgesproken om het hemelwater niet af te voeren via de riolering, maar via de put en de duiker aan de achterzijde van dit perceel (langs de spoorlijn). Via deze duiker vindt het water vervolgens zijn weg naar de spoorstoot ter hoogte van de wijk de Vliert.

Daarnaast is het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van de watertoets op 3 juli 2003 besproken met het waterschap. Tijdens dit overleg is gewezen op het belang van afkoppeling van hemelwater. In dat kader zal bij zich in de toekomst aan te dienen nieuwbouwplannen worden ingezet op afkoppeling van hemelwater. Bij lozing van hemelwater zullen achtereenvolgens de volgende opties worden onderzocht: infiltreren, bergen en afvoeren. Indien afkoppeling door omstandigheden niet mogelijk is, dan zal het 'vuil' en 'schoon' water gescheiden aan de straat moeten worden aangeboden, zodat bij vervanging van het riool (van gemengd naar gescheiden stelsel) in de toekomst, het hemelwater gescheiden kan worden afgevoerd.

Een en ander is ook opgenomen in het 'Waterplan', zoals door de gemeenteraad in december 2001 is vastgesteld.

Juridische opzet

6

6.1 Systematiek van de voorschriften

Het gemeentebestuur staat een flexibele bestemmingsregeling voor, opdat snel en doelmatig op eventuele initiatieven van derden kan worden ingespeeld. Naargelang het meer of minder ingrijpend karakter is gekozen voor:

1. Een positieve bestemming: de ontwikkeling van nieuwbouw of vernieuwbouw is mogelijk nadat door burgemeester en wethouders een bouwvergunning is verleend. De bouwvergunning wordt verleend indien deze voldoet aan het gestelde in de voorschriften en de Bouwverordening en het Bouwbesluit.
2. Een vrijstellingsbevoegdheid: deze geldt voor die concrete ontwikkelingen, die ruimtelijk-functioneel passen in de desbetreffende bestemming, maar waarvan de aard en/of omvang de kwaliteit van het woon- en leefmilieu kunnen aantasten. De vrijstellingsprocedure biedt voor burgemeester en wethouders de mogelijkheid tot een afweging van de noodzaak van een dergelijke ontwikkeling ten opzichte van het stedenbouwkundig en/of milieuhygiënisch belang. Tevens schept deze procedure voor omwonenden en belanghebbenden de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen.
3. Een wijzigingsbevoegdheid: deze is voor één op de plankaart aangegeven gebied opgenomen, namelijk voor het terrein aan de Kamillestraat met de bestemming 'Maatschappelijke dienstverlening'. Deze bestemming kan worden gewijzigd in de bestemming 'Wonen'.
4. Nadere eisen: ten aanzien van enkele in de voorschriften genoemde ontwikkelingen zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd tot het stellen van nadere eisen inzake de situering,

vormgeving en/of maatvoering. De objectivering wordt verkregen door kwalitatieve criteria.

Globaal eindplan

Het bestemmingsplan is een zogeheten globaal eindplan, omdat gekozen is voor bestemmingen in hoofdlijnen waarbinnen ruime mogelijkheden zijn gecreëerd, met een zo groot mogelijke flexibiliteit, zowel ten aanzien van de gebruiks- als de bouw mogelijkheden. Het gaat daarbij om min of meer concreet ingevulde elementen, die voor een goede realisatie van het in het plan vervatte ruimtelijke beleid van groot belang zijn en die als zodanig bindend zijn. Het globaal eindplan is direct operationeel en aanvragen om bouwvergunning kunnen er zonder meer aan worden getoetst.

Door de grote flexibiliteit, of beter vrijheid, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting zijn derhalve duidelijk de beleidsintenties aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter geen rechtstreeks burgers bindende werking, zodat de behoefte ontstaat om invulling te geven aan de leemte die bestaat tussen de beschrijvende toelichting op bepaalde bestemmingen enerzijds en de concreet op die bestemmingen toegesneden verplichtende voorschriften anderzijds. Met name bij de globale eindplannen is die behoefte zeer groot. In dat geval wordt de leemte opgevuld door in de voorschriften een beschrijving in hoofdlijnen op te nemen.

De beschrijving in hoofdlijnen

De beschrijving in hoofdlijnen is vervat in het Besluit op de Ruimtelijke Ordening uit 1985 (Bro'85) en vormt een belangrijke aanvulling op de mogelijkheden van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening voor die tijd.

In artikel 12, lid 1, onder a, van het Bro'85 is duidelijker dan vroeger verwoord dat de inhoud van een bestemmingsplan mede wordt vastgelegd door "een omschrijving van de in het plan aangegeven bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven, die met het oog op een goede ruimtelijke ordening aan de in het plan begrepen gronden worden toegekend" (doeleindenomschrijving). Voorts mag het bestemmingsplan bestaan uit "in voorkomend geval, een beschrijving in hoofdlijnen van de wijze waarop met het plan dat doel of die doeleinden worden nagestreefd". Hiermee opent het Bro'85 de weg naar een programmatisch bestemmingsplan. De beschrijving in hoofdlijnen koppelt als het ware de voorschriften aan de toelichting.

De beschrijving in hoofdlijnen is echter een juridisch hard element; gemeente en burger zijn er aan gebonden. Dat wil zeggen dat bouwaanvragen er aan getoetst kunnen worden. De bedoeling is niet om de beschrijving in hoofdlijnen te zien als een compensatie voor gedetailleerde voorschriften. In de bestemmingsregelingen worden derhalve afzonderlijk de bouw- en gebruiksmogelijkheden geregeld. De beschrijving in hoofdlijnen kan ook niet louter indicatief van aard zijn, de ruimtelijke hoofdstructuur is derhalve op de plankaart vastgelegd.

In het onderhavige bestemmingsplan is, voor zover relevant, per bestemming een beschrijving in hoofdlijnen opgenomen. Daarin wordt beschreven de wijze waarop het gemeentebestuur de doeleinden van de betreffende bestemmingen zal realiseren. De beschrijving in hoofdlijnen heeft daarbij zowel een toetsingsfunctie als een uitvoeringsfunctie.

Bij de toetsingsfunctie van de beschrijving in hoofdlijnen richt het voorschrift zich direct tot de burger c.q. degene die het bestemmingsplan ontwikkelt; de norm is objectief geformuleerd. Deze functie speelt een rol bij het beoordelen of bepaalde activiteiten in overeenstemming zijn met het plan.

Bij de uitvoeringsfunctie gaat het om de rol van de beschrijving in hoofdlijnen bij het aangeven van de wijze waarop de doeleinden worden nagestreefd en het aangeven van de interne samenhang en de onderlinge verhouding van de afzonderlijke delen van het plan. Deze onderdelen zijn in de beschrijving in hoofdlijnen aangegeven met de woorden 'wordt gestreefd naar' of 'beoogt ...'. Deze omschrijvingen richten zich derhalve tot de gemeente en dienen als handvat bij de uitvoering van het plan.

De beschrijving in hoofdlijnen kan mede als basis dienen voor het stellen van nadere eisen, c.q. het verlenen van vrijstellingen.

6.2 Leeswijzer bij de voorschriften

De indeling van de voorschriften is als volgt:

Hoofdstuk I: 'Inleidende voorschriften' omvat twee artikelen; een artikel met een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen en een artikel, regelende de wijze van meten.

Hoofdstuk II: 'Bestemmingsvoorschriften' heeft per bestemming en per artikel in de meeste gevallen het volgende stramien:

- een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- een beschrijving in hoofdlijnen;
- de inrichting: de toegelaten werken en bouwwerken;
- de bouwvoorschriften: regels omtrent hoogte, bebouwingsdichtheid enz.;
- een vrijstellingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders met betrekking tot de bouwvoorschriften;

- een aanvullend stelsel van nadere eisen, die Burgemeester en Wethouders kunnen stellen.

Hoofdstuk III: 'Algemene voorschriften' bevat onder andere bepalingen betrekking hebbend op:

- algemene gebruiksbepaling: deze bepaling vormt het sluitstuk van de bestemmingssystematiek in die zin dat deze bepaling alle gebruik van gronden en opstallen dat strijdig is met de aan de grond gegeven bestemming verbiedt;
- algemene vrijstellingsbevoegdheden: het gaat hierbij om een afwijkingsmogelijkheid van de in de voorschriften opgenomen regeling met betrekking tot het gebruik;
- een wijzigingsbevoegdheid ex. artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ten behoeve van het omzetten van de bestemming 'Maatschappelijke dienstverlening' op de hoek van de Kamillestraat en de Ereprijsstraat in de bestemming 'Wonen';
- procedurevoorschriften, strafbepaling, een dubbeltelbepaling en de titel;
- overgangsrecht: bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de voorschriften op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven.

6.3 Bestemmingsregeling

Wonen (artikel 3)

Deze bestemming betreft het gebied dat de bestaande woonwijk omvat. Binnen deze bestemming worden geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Qua bestemmingssystematiek is aangesloten bij recent opgestelde bestemmingsplannen voor gebieden elders in de gemeente.

Bedrijven (artikel 4)

Deze bestemming omvat zowel bestaande bedrijfsbebouwing als een mogelijkheid voor een nieuwe ontwikkeling in het noordwestelijk plandeel, grenzend aan de spoorlijn. In de bestemmingsregeling is het in de toelichting omschreven gemeentelijk beleid ten aanzien van detailhandel in juridisch opzicht vastgelegd. Bestaande rechten en mogelijkheden van bedrijven zijn zoveel mogelijk gerespecteerd.

In de beschrijving in hoofdlijnen is aangegeven op welke wijze me name nieuwe ontwikkelingen dienen plaats te vinden, onder andere vanuit een oogpunt van representativiteit.

De aard van de toegelaten bedrijfsactiviteiten is afgestemd op de omgeving, waardoor voorkomen wordt dat situaties ontstaan die overlast geven.

Kantoren/Kantoren + Wonen (artikel 5)

Deze bestemming omvat uitsluitend bestaande kantoorbebouwing. Nieuwe ontwikkelingen (aan de Vogelstraat) zijn reeds met vrijstelling gerealiseerd. Voor een gedeelte is binnen de bestemming een combinatie met wonen voorzien, waarbij de kantoorfunctie zich op de begane grond en het wonen zich op de verdiepingen dient te bevinden.

De beschrijving in hoofdlijnen geeft de wijze aan waarop deze bestemming dient te worden gerealiseerd, waarbij de representativiteit een belangrijk onderdeel is.

Overige bestemmingen (artikelen 6 tot en met 13)

De overige bestemmingen betreffen de volgende:

- Horeca (artikel 6);
- Gemengde Doeleinden (artikel 7);
- Maatschappelijke Dienstverlening (artikel 8);
- Water (artikel 9);
- Verkeer (artikel 10);
- Spoorwegen (artikel 11);
- Verblijf (artikel 12);
- Groenvoorziening (artikel 13).

Deze bestemmingen zijn conserverend van aard en omvatten reeds bestaande bebouwing en voorzieningen.

Alleen de bestemming 'Maatschappelijke Dienstverlening' voorziet in een nieuwe ontwikkeling op een onbebouwde ruimte in de woonwijk. Uitgangspunt is dat een nieuw te realiseren voorziening (mede) ten dienste moet staan van deze woonwijk.

Financiële verantwoording 7

Vanaf de tachtiger jaren zijn met name ten behoeve van bedrijfs-huisvesting diverse kavels uitgegeven. Binnen dit plan hebben onder andere ook de politie en de brandweer een plaats gekregen.

Daarnaast is er een woningbouwproject op de hoek van de Vogelstraat en het Werfpad gerealiseerd.

In het bestemmingsplan zijn de huidige functies positief bestemd.

Doordat nagenoeg alle bebouwing is gerealiseerd, zijn ook de meeste kosten reeds verwezenlijkt. Ook de bodemsanering is nagenoeg afgerond.

Alle gerealiseerde en nog te maken kosten en opbrengsten passen binnen de sluitende grondexploitatie.

Inspraak en vooroverleg 8

8.1 Vooroverleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

- Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant
- Inspectie van de Ruimtelijke Ordening Zuid
- Waterschap De Maaskant
- De hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat in de directie Noord-Brabant
- Ministerie voor Economische Zaken, regio Zuid
- Kamer van Koophandel
- NS Vastgoed
- Stichting Wijkraad Muntel-Vliert-Orthenpoort
- Wijkcomité Orthenpoort

Er zijn schriftelijke reacties ontvangen van de Provinciale Planologische Commissie, Rijkswaterstaat en Waterschap De Maaskant. Hieronder zal op deze reacties nader worden ingegaan. Daarnaast heeft Wijkcomité Orthenpoort mondeling op het plan gereageerd tijdens de openbare inspraakavond, gehouden op 3 februari 2003. Voor het commentaar op hun reactie, wordt verwezen naar paragraaf 8.2 (Inspraak).

NS vastgoed heeft schriftelijk meegedeeld dat het bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. De overige vooroverleginstanties hebben niet gereageerd.

- ingebrachte opmerkingen in het kader van het vooroverleg
- commentaar gemeente

1. Provinciale Planologische Commissie

- Uit de plantoelichting blijkt niet dat voorafgaand aan de planopstelling met het waterschap overleg over het plan is gevoerd. Er wordt verzocht de toelichting met de resultaten van dit overleg aan te vullen.
- Het plan betreft in hoofdzaak een conserverend plan. Bestaande functies en bebouwing worden vastgelegd. De enige nieuwe functie in het gebied betreft de realisering van een gebouw voor het ambulancevervoer van de GGD. In het kader van deze nieuwbouw heeft in december 2002, voorafgaande aan de inspraak- en vooroverlegfase, overleg plaatsgevonden met het waterschap de Maaskant. Het waterschap kon zich vinden in het voorstel om het hemelwater niet af te voeren via de riolering, maar via de put en de duiker aan de achterzijde van het perceel. Via deze duiker vindt het water vervolgens zijn weg naar de spoorsloot ter hoogte van de wijk de Vliert. Daarnaast is het voorontwerp-bestemmingsplan in het kader van de watertoets op 3 juli 2003 besproken met waterschap de Maaskant. Tijdens dit overleg is gewezen op het belang van afkoppeling van hemelwater. Aangegeven is dat de opmerking dat bij nieuwbouw gestreefd wordt naar afkoppeling van hemelwater, zoals thans opgenomen in de plantoelichting, niet voldoende is. Hierover kan echter worden opgemerkt dat het niet mogelijk is afkoppeling van hemelwater via de voorschriften in het bestemmingsplan af te dwingen, aangezien direct ruimtelijke relevantie hiervoor ontbreekt. Dit betekent overigens geenszins dat de gemeente hiermee geheel vrijblijvend omgaat. In het Waterplan, zoals in december 2001 door de gemeenteraad is vastgesteld, is afkoppeling van hemelwater als één van de uitgangspunten opgenomen. In geval van nieuwbouw zal dan ook worden ingezet op het afkoppelen van het hemelwater van de riolering. Bij het bouwplan voor het ambulancevervoer van de GGD is dit ook geregeld (zie hierboven). Indien afkoppeling wegens omstandigheden niet mogelijk is, dan zal het vuil en schoon water gescheiden aan de straat moeten worden aangeboden, zodat bij vervanging van het riool (van gemengd naar gescheiden stelsel) in de toekomst het schone water gescheiden kan worden afgevoerd. In paragraaf 5.5 zijn de uitkomsten in het kader van de watertoets, zoals hierboven aangegeven, verwerkt.
- Gegevens over de aard van de binnen het plangebied gelegen leidingen en de bijbehorende zones/toetsingsafstanden ontbreken in het plan. Dit is vooral van belang voor de aanwezige aardgastransportleiding. De ontbrekende gegevens dienen in het plan te worden opgenomen.
- De in paragraaf 2.4 van de plantoelichting opgenomen kaart, waarop de in het plangebied aanwezige kabels en leidingen

zijn aangegeven, blijkt gedateerd te zijn en is daardoor vervangen door een kaart die de actuele situatie juist weergeeft. In het plangebied bevinden zich geen hoofdtransportleidingen. De in het gebied aanwezige aardgastransportleiding loopt langs de Plevierstraat en de Gruttostraat. Het betreft een leiding van 8 bar. In het verleden liep deze leiding gedeeltelijk over het perceel, waar de nieuwbouw van het ambulancevervoer zal worden gerealiseerd. Deze leiding valt buiten de zonering zoals is aangegeven in de circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgasleidingen' uit 1984. In deze circulaire zijn afstandsnormen voor bebouwing opgenomen van leidingen met een druk boven de 20 bar. De in dit gebied gelegen aardgasleiding vormt dan ook geen belemmering voor de nieuwbouw van het ambulancevervoer.

- Gelet op de in Bedrijven en Milieuzonering aangehouden afstanden voor categorie 4-bedrijven van 200 tot 300 meter biedt het plan onvoldoende inzicht in welke gevallen vooral categorie 4-bedrijven in het plangebied overlast veroorzaken en of in bepaalde gevallen sanering onvermijdelijk is. Tevens dient in het plan te worden aangegeven of de verleende milieuvergunningen aanleiding geven om maatregelen te treffen ter verbetering van de milieuhygiënische situatie.
- Het plan staat bedrijvigheid behorende tot hindercategorie 3 toe. Middels vrijstelling kan categorie 4-bedrijvigheid worden toegestaan, voorzover de aard en omvang van de productie vergelijkbaar is met die van categorie 3-bedrijvigheid. In de toelichting is vermeld dat voor bestaande categorie 4-bedrijven de bedoelde vrijstelling wordt geacht te zijn verleend. Gedoeld werd daarbij op staalbedrijf Beekmans (Vogelplein 2). Gebleken is echter dat op basis van de situatie ten tijde van de vooroverleg- en inspraakfase, het staalbedrijf van Beekmans moest worden geclassificeerd als categorie 3 bedrijf (SBI code 28.7, overige metaalwarenindustrie) van de Basiszoneringslijst, zoals opgenomen in het bestemmingsplan. Ook constructiewerkplaatsen in gesloten bebouwing worden tegenwoordig als categorie 3 geclassificeerd. Jaren geleden werden de meeste metaalbewerkingsbedrijven als categorie 4-bedrijf ingedeeld.

Staalbedrijf Beekmans is geen groot bedrijf met zware metaalbewerkingsmachines. De apparatuur en bewerkingen zijn relatief licht en daarmee samenhangend ook de milieuaspecten. Belangrijkste milieuaspect betreft het geluid, vanwege het zagen, boren, slijpen, lassen en polijsten met de bijbehorende afzuiging. Vandaar dat een dergelijk bedrijf ook op een bedrijfsterrein thuishoort. Middels voorzieningen kan men goed aan de geluidsnormen voldoen. Volgens eerdergenoemde Basiszoneringslijst is de bepalende normafstand 100 meter voor

geluid. De richtafstanden voor gevaar en geur bedragen 30 meter.

De dichtst bij het bedrijf gelegen woning ligt op een afstand van bijna 200 meter, zodat geen sprake is van een onaanvaardbare milieusituatie, die maatregelen ter verbetering van de milieuhygiënische situatie noodzakelijk maakt.

Tot slot kan met betrekking tot het staalbedrijf Beekmans nog worden opgemerkt dat dit bedrijf inmiddels zijn bedrijfsactiviteiten op deze locatie heeft gestaakt. De vergunning in het kader van de Wet Milieubeheer is bij beschikking van 12 maart 2004 ingetrokken.

De overige in het plangebied aanwezige bedrijvigheid betreft uitsluitend bedrijvigheid in de milieucategorie 1 t/m 3.

- In plantoelichting wordt opgemerkt dat ten zuiden van het plangebied een mengvoederfabriek van De heus Brokking Koudijs ligt, een inrichting die geluidhinder veroorzaakt zoals genoemd in artikel 41 van de Wet geluidhinder. Het is niet duidelijk of het geluid dat deze inrichting veroorzaakt zich over het onderhavige plangebied uitstrekt en/of dit bedrijf een geluidzone heeft die binnen het onderhavige plangebied ligt. Op dit punt moet duidelijkheid worden verschaft.

- In de plantoelichting is opgemerkt dat veevoederbedrijf De Heus Brokking Koudijs een inrichting is als bedoeld in artikel 41 van de Wet Geluidhinder. Dit blijkt echter foutief in de toelichting te zijn opgenomen.

In artikel 2.4 van het 'Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer' is opgenomen welke inrichtingen zijn aan te merken als inrichting als bedoeld in artikel 41 van de Wet Geluidhinder. Hieronder vallen onder meer inrichtingen die veevoeder vervaardigen met een productiecapaciteit van 100 ton of meer per uur en eveneens inrichtingen die veevoeder opslaan of overslaan met een verwerkingscapaciteit ten aanzien daarvan van 500 ton of meer per uur.

Uitgaande van de gegevens behorende bij de milieuvergunningaanvraag voor veevoederbedrijf De Heus Brokking Koudijs bedraagt de productiecapaciteit zo'n 35 ton per uur en de verwerkingscapaciteit voor opslaan of overslaan zo'n 80 ton per uur. Hiermee blijft men duidelijk onder de van toepassing zijnde toetsingscriteria. Het bedrijf valt dan ook niet onder artikel 2.4 van het 'Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer' en kan derhalve ook niet worden aangemerkt als een inrichting als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder.

Daarnaast kan hierover worden opgemerkt dat momenteel een herziening van het bestemmingsplan "t Zand" in procedure is. Binnen de grenzen van dit plan is ook veevoederbedrijf De Heus Brokking Koudijs gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 10 juni 2002 gedurende 4 weken ter

inzage gelegen. Naar verwachting wordt het bestemmingsplan dit jaar (2004) vastgesteld. In dit bestemmingsplan worden inrichtingen als bedoeld in artikel 2.4 van het 'Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer' ook expliciet uitgesloten.

Een en ander zal overeenkomstig het bovenstaande in de plantoelichting worden aangepast.

- Er is onvoldoende argumentatie waarom sommige bestaande bedrijvigheid niet binnen het plan past en waarom het staalbedrijf geen minimale uitbreidingsmogelijkheden krijgt.
- Orthenpoort maakt deel uit van de spoorzone, het gebied aan de westzijde van de historische Binnenstad dat thans een transformatie doormaakt van oudere industriebebouwing naar een wezenlijk deel van de stad, ook wel de nieuwe (binnen)stad van 's-Hertogenbosch genoemd. De ontwikkeling aan de westzijde van het station biedt, door functies die de historische Binnenstad zijn ontgroeid naar buiten te plaatsen, ruimte voor expansie van het winkelareaal in de historische Binnenstad in kwantitatieve en kwalitatieve zin.

Mede door deze ingezette ontwikkelingsrichting is Orthenpoort zich aan het transformeren van een verrommeld, sociaal zwak gebied naar een interessant vestigingsgebied voor functies die de Binnenstad zijn ontgroeid. Stedelijke functies vanuit de Binnenstad hebben zich hier gevestigd zoals het hoofdbureau van politie en de brandweerkazerne. Recent zijn hier nog bijgekomen het meldcentrum ten behoeve van de hulpdiensten en het in aanbouw zijnde gebouw voor de ambulancedienst. Dit betreffen functies die de stad moeten bestrijken, maar door de toename van het autogebruik en de druk die er al van oudsher is op de Binnenstad, hier niet meer kunnen functioneren. Het gebied Orthenpoort, redelijk goed gelegen in het centrum van de stad en dicht tegen de Binnenstad biedt hiervoor uitkomst.

In de plantoelichting is aangegeven dat bestaande bedrijvigheid en grootschalige detailhandelsvestigingen minder goed passen in een binnenstedelijk milieu. Hiermee wordt bedoeld op de strook tussen de Dieze en de Vogelstraat. Deze strook heeft op de langere termijn ontwikkelingspotentie.

De Kop van Het Zand, Havenkwartier en Orthenpoort liggen rond de historisch belangrijke waterknoop, de plek waar Dommel, Aa, stadshaven en Zuid-Willemsvaart samenvloeien in de Dieze. Deze ligging biedt op langere termijn kansen om het contrast tussen de vestingstad en het overige stedelijke weefsel van 's-Hertogenbosch te vergroten en de vesting meer zichtbaar te maken. Aan de zuidzijde van de Dieze (Kop van Het Zand) wordt gestreefd naar invulling met meer hoogstedelijke ontwikkelingen. Aan de noordzijde wordt een zachte groene en ecologische oever voorgestaan met in deze

groene setting een ontwikkeling van wonen en kantoren. In de Ruimtelijke Structuurvisie (vastgesteld in 2001) zijn ontwikkelingskansen voor dit gebied ook opgenomen. Een dergelijke herontwikkeling hangt echter nauw samen met de ontwikkelingen in de Kop van Het Zand en is dan ook op korte termijn niet te voorzien. De PPC heeft in haar advies in het kader van het vooroverleg de toekomstvisie voor dit gebied in hoofdlijnen onderschreven.

Aangezien herontwikkeling van deze strook op termijn een nadere studie en afweging vereist, valt deze buiten de reikwijdte van de nu voorliggende herziening van het bestemmingsplan. In de herziening van het bestemmingsplan is de bestaande bedrijvigheid dan ook positief bestemd. Waar mogelijk zijn uitbreidingsmogelijkheden (eventueel via vrijstelling) opgenomen (zie ook het commentaar onder het volgende punt). Voor meerdere bedrijven ontbreekt echter fysiek de ruimte om verdere uitbreidingsmogelijkheden te kunnen bieden. Hiertoe behoort ook het staalbedrijf aan het Vogelplein. Betreffend perceel is nu al nagenoeg geheel bebouwd.

- Geadviseerd wordt de bestaande rechten en mogelijkheden van bedrijven beter en objectiever te begrenzen.
- In het plan is de bestaande bedrijvigheid overeenkomstig het huidige gebruik en overeenkomstig de huidige kadastrale situatie bestemd. Daarbij worden bestaande rechten en mogelijkheden gerespecteerd. Onder meer naar aanleiding van deze opmerking zijn in de strook ten zuiden van de Vogelstraat de bebouwingsmogelijkheden van de aldaar gevestigde bedrijven meer afgestemd op het vigerend bestemmingsplan, mits dit nog onvoldoende was gebeurd.
- In het plan moet de eis worden opgenomen dat er scheiding plaatsvindt van vuil en schoon water met lozing van schoon regenwater naar oppervlaktewater en/of infiltratie in de bodem.
- Verwezen wordt naar het gemeentelijk commentaar onder het eerste reactiepunt.

2. Rijkswaterstaat

- In het plan wordt niet vermeld dat Rijkswaterstaat vaarwegbeheerder is van de gekanaliseerde Dieze. In paragraaf 4.8 van de toelichting dient dit te worden opgenomen, aangezien activiteiten in of langs het water kunnen vallen binnen de werkingssfeer van de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken en er daardoor een WBR-vergunning vereist kan zijn.

- Paragraaf 4.8 van plantoelichting zal met bovengenoemde opmerking worden aangevuld.
- Verzocht wordt de oevers van de Dieze, gelegen binnen de bestemming 'Water', primair een waterstaatkundige functie toe te kennen en eventueel secundair een ecologische functie. Dit omdat de oevers incidenteel een functie als hoogwaterkering hebben.
Daarnaast wordt vanuit beheeroverwegingen verzocht normaal (groot) onderhoud aan de damwand/waterkering en oevers vrij te stellen van een aanlegvergunning.
- In de doeleindenomschrijving wordt aangevuld dat de gronden binnen de bestemming 'water' zijn bestemd ten behoeve van waterstaatkundige doeleinden. Daarnaast is in de doeleindenomschrijving nu reeds opgenomen dat gronden binnen deze bestemming mede zijn bestemd voor het behoud c.q. herstel van natuur- en landschappelijke waarden. Daarbij wordt opgemerkt dat op termijn een ecologische ontwikkelingszone in het zuidelijke gedeelte van Orthenpoort (de noordelijke Diezeoever) zeer wel past. Echter de werkelijke realisering hiervan zal pas plaats kunnen vinden, nadat de ontwikkeling van de noordzijde van 't Zand en ook dit zuidelijk deel van Orthenpoort ter hand kan worden genomen. De bestaande bedrijvigheid ter plekke, die in sommige gevallen tot aan het water reikt, vormt hiervoor thans een belemmering.
Met betrekking tot het verzoek groot onderhoud aan de damwand vrij te stellen van een aanlegvergunning, wordt opgemerkt dat in het voorontwerpbestemmingsplan hiertoe ook al geen aanlegvergunningstelsel is opgenomen.
- De oevers dienen vanuit de belangen voor de scheepvaart en waterhuishouding onbebouwd te blijven. Dit sowieso tot aan de grens van het rijkseigendom maar bij voorkeur de eerste 20 meter (gebaseerd op adviezen van de Commissie Vaarweg Beheerders). In de voorschriften zou moeten worden opgenomen dat bij initiatieven binnen de 20 meter zone, altijd overleg dient plaats te vinden met de vaarwegbeheerder.
- De oevers van de Dieze zijn opgenomen binnen de bestemming 'Water'. Op deze gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, zoals bijvoorbeeld voorzieningen ten behoeve van het kwantitatieve waterbeheer en het scheepvaartverkeer. Aangezien de oevers in eigendom zijn bij Rijkswaterstaat, hebben zij zelf de zeggenschap om deze gronden onbebouwd te laten.
Binnen 20 meter van de Dieze staan reeds verschillende bedrijfsgebouwen. Deze gebouwen zijn dan ook opgenomen binnen de bouwvlakken bij de bestemming 'Bedrijven'. Daarnaast is door de bouwmarkt Gamma een aanvraag bouwvergunning ingediend voor uitbreiding van hun bebouwing.

Aangezien deze aanvraag is ingediend voor de inwerkingtreding van het ter plekke geldende voorbereidingsbesluit, dient de aanvraag te worden getoetst aan het vigerende bestemmingsplan. Dit betekent dat ook de uitbreiding van de bouwmarkt gedeeltelijk binnen eerdergenoemde 20 meter-grens zal komen te liggen.

Voor het overige gedeelte langs de noordzijde van de Dieze zal het oprichten van gebouwen binnen de 20 meter-grens worden uitgesloten.

- Voor geplande (ondergrondse) kabel- en leidingstraten is het noodzakelijk dat deze buiten de invloedssfeer van de damwandverankering blijven (circa 8 meter uit de damwand).
- Het bestemmingsplan heeft hoofdzakelijk een conserverend karakter. In het gebied ten zuiden van de Vogelstraat wordt de huidige situatie planologisch vastgelegd en vinden geen nieuwe ontwikkelingen plaats, buiten de mogelijkheden die het vigerend bestemmingsplan thans biedt. Er zullen dan ook geen nieuwe kabel- en leidingstraten worden aangelegd in de directe omgeving van de Dieze.
Uit het overzicht van de kabels en leidingen in de huidige situatie blijkt eveneens dat in de nabijheid van de Dieze nu reeds geen kabels en leidingen aanwezig zijn.
- Met betrekking tot de waterhuishouding wordt er op geattendeerd dat conform het provinciale Waterhuishoudingsplan de volgorde waarin hemelwater wordt afgevoerd achtereenvolgens is: infiltreren, bergen, afvoeren. Lozing op oppervlaktewater is pas de laatste optie. Verwacht wordt dat bij de uitwerking van de plannen hiermee rekening wordt gehouden.
- Met genoemde opmerking kan worden ingestemd. In paragraaf 5.5 zal worden opgenomen dat bij afkoppeling van hemelwater achtereenvolgens de volgende opties worden onderzocht: infiltreren, bergen en afvoeren.

3. Waterschap de Maaskant:

- In bijlage 'Samenvatting Inspraak en vooroverleg 1993' staat onder punt 7 dat de plantoelichting (paragraaf 5.4) is aangepast naar aanleiding van overleg met waterbeheerder. Paragraaf 5.4 bestaat niet en derhalve is niet terug te vinden of overleg heeft plaatsgevonden en wat de resultaten daarvan zijn).
- Gelet op de lange voorgeschiedenis die het plan met zich meedraagt, is ervoor gekozen om een samenvatting van de inspraak- en vooroverlegfase uit 1993 als bijlage bij dit plan te voegen. Het overleg, destijds gevoerd met de waterbeheer-

der, is geïncorporeerd in het nu voorliggende plan, zodat de resultaten van dit overleg niet uitdrukkelijk in het plan naar voren komen. Dit is ook van ondergeschikt belang, aangezien de procedure tot herziening van het bestemmingsplan in zijn geheel zal worden doorlopen. Het plan is dan ook opnieuw in inspraak en vooroverleg gebracht. In dat kader heeft ook op verschillende momenten overleg met het waterschap plaatsgevonden. In eerste instantie is overleg gepleegd bij ontwikkeling van het nieuwbouwplan ten behoeve van het ambulancevervoer van de GGD (december 2002). Daarnaast is in het kader van de watertoets en het vooroverleg het voorontwerpbestemmingsplan aan het waterschap voorgelegd (1e helft 2003). De uitkomsten van het overleg met het waterschap zijn verwerkt in de plantoelichting (zie paragraaf 5.5 Watertoets).

- In paragraaf 4.8 staat vermeld dat er een tijdelijk overstort ligt ter plaatse van het kruispunt Orthenseweg – Vogelstraat. Ook in de figuur ‘kabels en leidingen’ in paragraaf 2.4 wordt een overstortriool aangegeven. Beide voorzieningen zijn niet genoemd in het GRP 1998-2007 en ook niet bij het waterschap bekend.

Daarnaast wordt in paragraaf 4.8 vermeld dat de gebieden Vliert, Muntel en Orthenpoort één rioleringsgebied gaan vormen. Volgens het GRP is dit nu al een feit.

- Momenteel zijn de gebieden De Muntel, De Vliert en Orthenpoort nog zelfstandige rioleringsgebieden. Ieder gebied heeft zijn eigen overstort dat loost naar open water, terwijl het vuilwater wordt afgevoerd naar het hoofdrioolgemaal aan de Oude Engelseweg. Deze gebieden hebben allen een gemengd rioolstelsel.

Deze 3 gebieden gaan in de nabije toekomst één rioleringsgebied vormen met één nieuw te maken overstort met bergbezinkbassin nabij de weg Citadellaan. Dit zal naar verwachting in 2004/2005 plaatsvinden. De huidige overstorten per rioleringsgebied komen dan te vervallen.

Met de in paragraaf 4.8 genoemde tijdelijke overstort nabij de Orthenseweg en de op kaart aangegeven overstortriool wordt één en dezelfde voorziening bedoeld. Bedoelde overstort is ter plekke inmiddels reeds verwijderd. De plantoelichting is overeenkomstig aangepast.

- In het plan is aangegeven dat bij toekomstige ontwikkelingen wordt gestreefd naar integraal waterbeheer. Men vindt dit te vrijblijvend en dit dient te worden omgezet in een eis van het waterschap om over te gaan tot scheiding van vuil en schoon water met lozing van schoon regenwater naar oppervlaktewater en/of infiltratie in de bodem.

- Opgemerkt wordt dat het niet mogelijk is afkoppeling van hemelwater via de voorschriften in het bestemmingsplan af te dwingen, aangezien direct ruimtelijke relevantie hiervoor ontbreekt. Dit betekent overigens geenszins dat de gemeente hiermee geheel vrijblijvend omgaat. In het Waterplan, zoals in december 2001 door de gemeenteraad is vastgesteld, is afkoppeling van hemelwater als één van de uitgangspunten opgenomen. In geval van nieuwbouw zal dan ook worden ingezet op het afkoppelen van het hemelwater van de riole-ring. Bij het nieuwbouwplan voor het ambulancevervoer van de GGD is dit ook geregeld. Hier zal het hemelwater worden afgevoerd op een waterloop.
Indien afkoppeling wegens omstandigheden niet mogelijk is, zal het vuil en schoon water gescheiden aan de straat moeten worden aangeboden, zodat bij vervanging van het riool (van gemengd naar gescheiden stelsel) in de toekomst het schone water gescheiden kan worden afgevoerd.
- In artikel 9 van de voorschriften dient te worden opgenomen dat met betrekking tot de leggerwatergangen de regelgeving uit de Keur op de oppervlaktewateren van het waterschap De Maaskant van toepassing is.
- Deze opmerking is vanuit ruimtelijk planologisch oogpunt niet relevant. Voorts bepaalt artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ondermeer dat, zo nodig, in verband met de bestemming voorschriften worden gegeven omtrent het gebruik van de in het plan begrepen grond en de zich daarop bevindende opstallen. Het alsnog opnemen van een dergelijke bepaling voldoet derhalve niet aan het doelmatigheidsvereiste en is in strijd met artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Om voornoemde redenen wordt aan deze opmerking van het waterschap geen gevolg gegeven.

8.2 Inspraak

Ingevolge de gemeentelijke Inspraakverordening is voor het voorontwerpbestemmingsplan Orthenpoort een inspraakprocedure gevoerd. Met ingang van 27 januari 2003 heeft het voorontwerp gedurende vier weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid om binnen die periode op het plan te reageren. Daarnaast is op 3 februari 2003 een openbare inspraakavond gehouden. Tijdens deze avond is het plan toegelicht en bestond de mogelijkheid om mondeling op het plan te reageren. Hieronder worden de ingekomen inspraakreacties beschreven en worden deze voorzien van gemeentelijk commentaar.

- ingekomen inspraakreacties
- commentaar gemeente

1. De heer T. Diebels

- Verzoekt de opvang van (drugs)verslaafden alsmede dak- en thuislozen expliciet uit te sluiten binnen de bestemming 'maatschappelijke dienstverlening' op de hoek Kamillestraat/Ereprijsstraat. Het betreft vormen van gebruik die een buitensporige aantasting van het woon- en leefklimaat kunnen veroorzaken, zodat uitsluiting binnen de bestemming juridisch-planologisch aanvaardbaar is. Uitsluiting kan via de gebruiksvoorschriften van de bestemming zelf, via de begripsbepaling of via een algemene gebruiks- c.q. verbodsbepaling.
- De bestemming 'Maatschappelijke doeleinden' is gelegd op een nog braak liggend stuk grond op de hoek van de Kamillestraat en de Ereprijsstraat. Uitgangspunt is dat een terrein plekke nieuw te realiseren maatschappelijke voorziening ten dienste moet staan van de wijk Orthenpoort. De opvang van (drugs)verslaafden en daklozen voldoet niet aan dit gekozen uitgangspunt. Bovendien bestaat bij de vestiging van een dergelijke functie een gerede kans op overlast voor de directe woonomgeving. Om deze redenen is er voor gekozen om de opvang van (drugs)verslaafden en daklozen expliciet in de begripsbepaling van 'maatschappelijke voorzieningen' uit te sluiten.

2. Gebroeders Cox

- Gebroeders Cox zijn eigenaar van de bouwmarkt Gamma, gelegen ten zuiden van de Vogelstraat. Sedert 2 à 3 jaar voeren zij gesprekken met gemeente over uitbreiding van deze gammavestiging. In september 2002 is een bouw aanvraag ingediend voor een uitbreiding van de bouwmarkt met ± 2.400m².

Insprekers maken bezwaar tegen het feit dat de gemeente nog geen toekomstvisie heeft voor het gebied, maar wel een conserverende bestemming opneemt. Hierdoor wordt het bedrijf beperkt in zijn natuurlijke groei. Een dergelijk beleid kan niet worden gekwalificeerd als behoorlijk bestuur.

Volgens insprekers is de huidige locatie van Gamma juist uitermate geschikt voor volumineuze detailhandel. Het bewuste gedeelte van de Vogelstraat is volstrekt verkeersluw en de bereikbaarheid en parkeermogelijkheden zijn juist uitstekend. Een beroep van de gemeente op de beleidsnota 'Bouwmarkten en Tuincentra' zou dan ook misplaatst zijn.

Door het conserverende beleid is het voor insprekers evenmin mogelijk om de bestaande houthal op een andere wijze te situeren dan de huidige, aangezien ook de bebouwingsgrenzen onder het conserverende beleid vallen.

Insprekers verzoeken om in het ontwerpbestemmingsplan voor de grond met de bestemming 'bedrijven', voorzover gelegen tussen het Werfpad, de Vogelstraat en de moskee, het in het vigerende bestemmingsplan opgenomen bebouwingspercentage van 70% te handhaven, zodat de bebouwing kan worden gesitueerd op een voor hen uit bedrijfseconomisch oogpunt vereiste wijze.

- Inspreker heeft inderdaad in september 2002 een bouwvergunningaanvraag ingediend voor uitbreiding van de Gamma-bouwmarkt ter plekke. De aanvraag is ingediend voor de inwerkingtreding van het voorbereidingsbesluit, dat eind september 2002 door de gemeenteraad is genomen. Dit betekent dat de aanvraag moet worden getoetst aan het vigerende bestemmingsplan. Inmiddels is duidelijk dat aan het bouwplan (uitbreiding van de bouwmarkt met circa 2400m²) medewerking zal worden verleend via een binnenplanse vrijstelling. In het ontwerpbestemmingsplan zal deze uitbreidingsmogelijkheid ook als zodanig worden opgenomen.

Daarnaast kan worden opgemerkt dat voor de strook aan de Zuidzijde van Orthenpoort op termijn wordt gestreefd naar een ontwikkeling die meer recht doet aan de ligging van dit gebied zo direct tegen de Binnenstad. Door de ontwikkeling van dit bestemmingsplan hebben zich reeds functies in dit gebied kunnen vestigen, zoals politie, brandweer en ambulancedienst die recht doen aan de ligging van dit gebied centraal in het stedelijke weefsel van 's-Hertogenbosch.

De Kop van Het Zand, Havenkwartier en Orthenpoort liggen rond de historisch belangrijke waterknoop, de plek waar Dommel, Aa, stadshaven en Zuid-Willemsvaart samenvloeien in de Dieze. Deze ligging biedt kansen om het contrast tussen de vestingstad en het overige stedelijke weefsel van 's-Hertogenbosch te vergroten en de vesting meer zichtbaar te maken. Tevens ligt hier de mogelijkheid om de ecologische zone die langs deze belangrijke waterlijnen ligt, op deze plek met elkaar te verbinden.

Een dergelijke herontwikkeling hangt echter nauw samen met de ontwikkelingen in de kop van 't Zand en is op korte termijn niet voorzien. Gelet hierop zal in het ontwerpbestemmingsplan qua bebouwingsmogelijkheden voor het totale terrein van inspreker worden aangesloten op de mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan ter plekke biedt. Het voorontwerpbestemmingsplan voorzag hier nog niet in.

In afwijking van het bovenstaande zal een uitzondering worden gemaakt met betrekking tot de grenzen van het op te nemen bouwvlak. Waar mogelijk zijn deze grenzen op 20 meter afstand van de Dieze gelegd, met het doel deze strook vrij te houden van bebouwing. Hiermee wordt aangesloten op de wens van Rijkswaterstaat en op de gemeentelijke/provinciale

wens tot het op termijn realiseren van een ecologische verbindingszone. Op plekken waar reeds bebouwing aanwezig is dan wel overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan zal worden opgericht (uitbreiding Gamma), zal het bouwvlak langs deze bebouwing worden gelegd.

Het bovenstaande betekent dat inspreker in het ontwerpbestemmingsplan niet onevenredig in zijn belangen zal worden geschaad.

3. I.J.M. Meuwissen:

- Strekking van herziening van het bestemmingsplan is het vastleggen van de bestaande situatie waaronder brandweerkazerne en politiebureau. Inspreker vraagt zich af of dit wettelijk wel een correcte procedure is, aangezien voor dergelijke ingrijpende wijzigingen vooraf een bestemmingsplanprocedure had moeten worden gevolgd, zodat daartegen bezwaar had kunnen worden aangetekend. Nu staan omwonenden voor een voldongen feit en is bezwaar zinloos.
- Hoofddoel van dit bestemmingsplan is inderdaad een goed beheer van het plangebied mogelijk te maken door de bestaande situatie op juiste wijze vast te leggen in kaart en voorschriften. De ontwikkelingen die in het gebied de laatste jaren hebben plaatsgevonden, zoals de bouw van politiebureau en brandweerkazerne, zijn gerealiseerd via een vrijstelling van het geldende bestemmingsplan (artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening). Een dergelijke vrijstellingsprocedure is een rechtsgeldige procedure om dergelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Bovendien is deze vrijstellingsprocedure met soortgelijke rechtswaarborgen voorzien als een bestemmingsplanprocedure. Belanghebbenden hebben in het kader van een dergelijke procedure namelijk meerdere mogelijkheden om tegen de voorgestane ontwikkelingen te ageren. Voor de door inspreker aangehaalde ontwikkelingen (zoals politiebureau en brandweerkazerne) is destijds dan ook op zorgvuldige wijze een bouwvergunning tot stand gekomen. Aangezien deze vergunningen onherroepelijk zijn, staat hier tegen nu geen rechtsmiddel meer open.
Gelet op het bovenstaande is, in tegenstelling tot wat inspreker stelt, hier wel degelijk sprake van een wettelijk correcte procedure.
- Inspreker vindt de komst van het centrale meldpunt van de ambulancedienst (waarvoor de bouw al begonnen is) niet acceptabel. Hierdoor zal de geluidsoverlast 's nachts verder toenemen en dit zal zijn nachtrust verstoren.
Daarnaast is inspreker ook tegen de bestaande geluidsoverlast die politie en brandweer veroorzaken middels de sirenes.

Bij de bouw van het politiebureau en de brandweerkazerne zijn met de buurt afspraken gemaakt over het 's nachts beperken van geluidsoverlast door sirenes. Sirenes zouden pas worden aangezet buiten de wijk. Indien noodzakelijk zou de apparatuur van de stoplichten beïnvloed kunnen worden.

- De heer Meuwissen geeft aan dat hij de bouw van het centrale meldpunt van de ambulancedienst niet acceptabel vindt en dat de bouw hiervan reeds begonnen is. De heer Meuwissen doelt hierbij echter op twee verschillende bouwinitiatieven. Het eerste initiatief betreft de bouw van het Gemeenschappelijk Meldcentrum voor politie, brandweer en GGD. Vanuit dit gebouw zullen de verschillende hulpverleningsinstanties worden aangestuurd. Het gebouw heeft dan ook uitsluitend een kantoorachtige functie. Voor dit gebouw is vorig jaar bouwvergunning verleend middels vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan (artikel 19, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening). Tijdens de vrijstellingsprocedure en na verlening van de vrijstelling en bouwvergunning zijn tegen dit bouwplan geen bezwaren ingediend, zodat de vrijstelling en bouwvergunning onherroepelijk zijn. Dit gebouw is inmiddels ook gerealiseerd.

Het tweede initiatief betreft een gebouw ten behoeve van het ambulancevervoer van de GGD. Voor dit gebouw is inmiddels, vooruitlopend op de herziening van het bestemmingsplan Orthenpoort, de planologische procedure (eveneens vrijstelling als bedoeld in artikel 19, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening) afgerond en is er sprake van een onherroepelijke bouwvergunning. In het kader van de gevoerde vrijstellingsprocedure is de inspraakreactie van inspreker in de belangenafweging reeds meegenomen en van antwoord voorzien. Dit antwoord is hieronder opgenomen.

Inspreker verwacht geluidsoverlast van de sirenes van ambulances. Daarnaast ervaart men eveneens overlast van de sirenes van brandweer en politie. Met betrekking tot het aspect geluidsoverlast kan het volgende worden opgemerkt:

Op 12 juni 2003 hebben brandweer, politie, GGD en gemeente overleg gepleegd om te bekijken in hoeverre afspraken kunnen worden gemaakt om geluidsoverlast van sirenes voor de omwonenden zoveel mogelijk te beperken zonder dat de hulpverleningsinstanties daardoor in hun spoedeisend hulpverleningswerk worden belemmerd. Het gaat daarbij met name over de nachtelijke periode, aangezien dan de overlast als het grootst wordt ervaren.

Bij de komst van politie en brandweer in dit gebied is reeds getracht overlast van sirenes voor omwonenden zoveel als mogelijk te beperken, door sirenes pas aan te zetten op het moment dat men de wijk verlaat. In de praktijk stuit een dergelijke werkwijze op steeds meer problemen. Voor de ver-

schillende hulpverleningsdiensten gelden brancherichtlijnen, waarin staat aangegeven hoe men dient om te gaan met het voeren van optische en geluidssignalen. Bij binnenkomst van een melding wordt bepaald welke prioriteit de betreffende melding krijgt. Uitsluitend bij een prioriteit 1-melding mogen hulpverleningsvoertuigen de optische- en geluidssignalen voeren. Deze signalen worden dan vanaf dat moment in principe de gehele rit gevoerd. Daarnaast is er hierover de laatste jaren ook een ontwikkeling in gang gezet in de jurisprudentie. Indien een bestuurder van een hulpverleningsvoertuig, dat is uitgerukt bij een prioriteit 1-melding, een ongeval veroorzaakt zonder dat hij zwaailicht en sirene voert, kan hij hiervoor hoofdelijk aansprakelijk worden gesteld. Een rechter zal in voorkomend geval de in de brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten meewegen.

Het bovenstaande betekent dat de hulpverleningsinstanties geen harde toezeggingen richting omwonenden kunnen doen om sirenes pas te gaan voeren nadat een hulpverleningsvoertuig de wijk heeft verlaten. Bestuurders hebben daarin een eigen verantwoordelijkheid, aangezien zij risico lopen bij het niet voeren van optische -en geluidssignalen bij een prioriteit 1-melding.

Ook is in het verleden gesproken over verkeerslichtenbeïnvloeding als oplossing voor de geluidsoverlast. Geredeneerd werd, dat indien hulpverleningsvoertuigen de verkeerslichten op het kruispunt Vogelstraat/Orthenseweg kunnen beïnvloeden, sirenes pas gevoerd hoeven te worden na het passeren van dit kruispunt. Tussen het niet voeren van sirenes en verkeerslichtenbeïnvloeding bestaat echter, gelet op de eerder vermelde risico's voor bestuurders van hulpverleningsvoertuigen bij het niet voeren van optische -en geluidssignalen, geen directe relatie. Verkeerslichtenbeïnvloeding biedt dan ook geen oplossing om geluidsoverlast voor omwonenden te beperken. Ondanks dat zal de brandweer op korte termijn mogelijkheden krijgen om de verkeerslichten op de kruising Vogelstraat/Orthenseweg te beïnvloeden. Dit heeft als belangrijkste doel om het verkeer op de Vogelstraat voor het betreffende kruispunt te laten doorstromen, zodat brandweerwagens, vanwege hun grootte, toch gemakkelijk het kruispunt kunnen passeren. Ook wordt nog onderzocht of verkeerslichtenbeïnvloeding voor de GGD en politie een functie kan hebben.

Brandweer, politie en GGD zijn het er tijdens eerder genoemd gesprek wel over eens geworden dat middels een interne richtlijn bestuurders van calamiteitsvoertuigen geattendeerd moeten worden op de geluidsoverlast die omwonenden met name 's nachts kunnen ervaren. Bestuurders zouden daarom vooral 's nachts sirenes pas moeten voeren als men de kruise

sing Vogelstraat/Orthenseweg nadert. Dit zal in de praktijk ook mogelijk zijn aangezien er 's nachts in dit gedeelte van Orthenpoort weinig verkeer is. Het blijft echter altijd de verantwoordelijkheid van de bestuurder zelf hoe hiermee zal worden omgegaan, gelet op het risico dat hij/zij loopt in geval van een aanrijding.

Tot slot kan nog het volgende worden opgemerkt. Zoals al eerder vermeld mogen uitsluitend in geval van een prioriteit 1-melding optische -en geluidssignalen worden gevoerd. Voor het ambulancevervoer van de GGD hebben in het jaar 2002, 2112 prioriteit 1-uitrukken vanaf de standplaats zelf plaatsgevonden (voor veel prioriteit 1-meldingen wordt een ambulance ingezet, die zich niet op standplaats bevindt). Deze cijfers geven een betrouwbaar beeld voor het aantal prioriteit 1-uitrukken vanaf de standplaats, die de komende jaren ongeveer te verwachten zullen zijn. Dit betekent dat per dag gemiddeld zo'n 5,8 prioriteit 1-uitrukken vanaf de standplaats zullen plaatsvinden.

Daarnaast is bekeken wat het verwachte aantal prioriteit 1-uitrukken gemiddeld voor een nacht zal bedragen, aangezien 's nachts de overlast van sirenes als het grootst wordt ervaren. Tussen 22.00 uur 's avonds en 7.00 uur 's morgens hebben het afgelopen jaar 484 prioriteit 1-uitrukken vanaf de standplaats plaatsgevonden. Dit betekent dat per dag in de nachtelijke periode (22.00 tot 7.00 uur) gemiddeld zo'n 1,3 prioriteit 1-uitrukken vanaf de standplaats zullen plaatsvinden.

Gelet op het bovenstaande zijn wij van mening dat eventuele hinder, die ontstaat door sirenes van hulpverleningsvoertuigen, niet van dusdanig niveau is, dat daardoor de belangen van omwonenden onevenredig zullen worden geschaad. Daarbij is eveneens in aanmerking genomen het grote algemene belang van de spoedeisende hulpverlening. Aan dit algemeen belang wordt dan ook een grotere betekenis toegekend dan aan de individuele belangen van omwonenden.

- Inspreker wenst in het bestemmingsplan opgenomen te zien dat de nog nader in te vullen delen van de wijk niet mogen worden gebruikt voor zaken die tot een toename van overlast kunnen leiden, zoals opvang drugsverslaafden e.d.. Ook op de lange termijn moet dit worden tegengegaan.
- Een functie zoals door inspreker wordt aangegeven zou op basis van het voorontwerpbestemmingsplan slechts mogelijk zijn binnen de bestemming 'Maatschappelijke doeleinden'. Uitsluitend het perceel op de hoek van de Kamillestraat en de Ereprijsstraat heeft deze bestemming gekregen. Zoals bij het commentaar op de inspraakreactie van de heer Diebels (onder punt 1) al is aangegeven, is het uitgangspunt voor een

ter plekke nieuw te realiseren maatschappelijke voorziening, dat deze ten dienste moet staan van de wijk Orthenpoort. De opvang van (drugs)verslaafden en daklozen voldoet hier niet aan. Bovendien bestaat bij de vestiging van een dergelijke functie een gerede kans op overlast voor de directe omgeving. Om deze redenen is er voor gekozen om de opvang van (drugs)verslaafden en daklozen expliciet in de begripsbepaling van 'maatschappelijke voorzieningen' uit te sluiten.

4. Opmerkingen inspraakavond

- Gevraagd wordt om sirenes van politie- en brandweerauto's en straks van ambulances pas aan te laten zetten als de wijk Orthenpoort verlaten wordt.
- Voor beantwoording hierop wordt verwezen naar het gemeentelijk commentaar op de inspraakreactie van de heer/mevrouw Meuwissen (onder punt 3, tweede streepje).
- Het Wijkcomité Orthenpoort wil graag éénrichtingsverkeer in de wijk (via parallelweg van de Orthenseweg naar Gruttostraat). Nu levert de verkeersafwikkeling grote problemen op. Met name vanuit de woonwijk.
- Op de hoek van de Gruttostraat en de parallelweg van de Orthenseweg is reeds een verplichte rijrichting aangegeven voor verkeer vanuit de Gruttostraat. Verkeer dat vanuit de Gruttostraat de parallelweg van de Orthenseweg op gaat, mag uitsluitend in noordelijke richting rijden. Doel daarvan is te voorkomen dat al het verkeer vanaf de winkels in Orthenpoort de wijk verlaat via de kruising Akeleistraat/Orthenseweg. Daarnaast is éénrichtingsverkeer op de parallelweg van de Orthenseweg, vanaf de Akeleistraat naar de Gruttostraat, bezwaarlijk voor de bedrijfsvoering van hotel/restaurant Metropole. Vooral vanwege het feit dat begrafenisstoeten vanaf de Algemene Begraafplaats in Orthen thans een relatief eenvoudige route hebben vanaf het kerkhof naar het restaurant. In geval éénrichtingsverkeer op het voorgestelde tracé wordt ingesteld, kunnen begrafenisstoeten uitsluitend nog via de hoofdrijbaan (Orthenseweg) het restaurant bereiken.
- Bij Nettorama worden vrachtwagens langs en op de weg geparkeerd. Hierdoor ontstaat een onveilige situatie.
- In de regel is er ter plekke sprake van één vrachtwagen op hetzelfde moment. Deze kan gebruik maken van de langs de Gruttostraat, direct voor het pand liggende laad- en losstrook. Het laden en lossen vindt hier (al jarenlang) vanaf de openbare weg plaats. Dit houdt niet per definitie in dat er sprake is van een onveilige situatie. Zeker in dit geval speelt daarbij het feit dat op deze locatie géén sprake is van een combinatie

met enige aantallen zwakke verkeersdeelnemers, zoals kleine kinderen, overstekers of fietsende jeugd, uitdrukkelijk mee. Bij normale oplettendheid, die van elke verkeersdeelnemer verwacht mag worden, is hier dan ook geen sprake van een situatie die extra maatregelen vereist.

- Bij invulling van de groenstrook langs het spoor kijken of het mogelijk is om een afscheiding tussen weg en groenstrook te realiseren, inclusief een pad in de groenstrook. Dit houdt verband met de veiligheid en het voorkomen van zwerfafval in de groenstrook.
 - Tussen het spoor en de ter plekke gelegen bedrijvigheid liggen de bestemmingen 'Spoorwegen' en 'Groenvoorziening'. Binnen deze bestemmingen is het realiseren van groene inrichting, eventueel met een afscheiding tot de weg, mogelijk. Bovendien is het binnen de bestemming 'Groenvoorziening' mogelijk om een (voet)pad aan te leggen.
- Na voltooiing van de bouw van het gebouw van de GGD (ambulancedienst) zal hiervoor een inrichtingsplan worden gemaakt.